Adriaan Hoekmeijer

De grote wereld en de kleine Elizabeth



- Een wereldreis begint
- Geboorte in de west
- De Galapagos opnieuw ontdekt
- Een schip door de woestijn

De grote wereld en de kleine

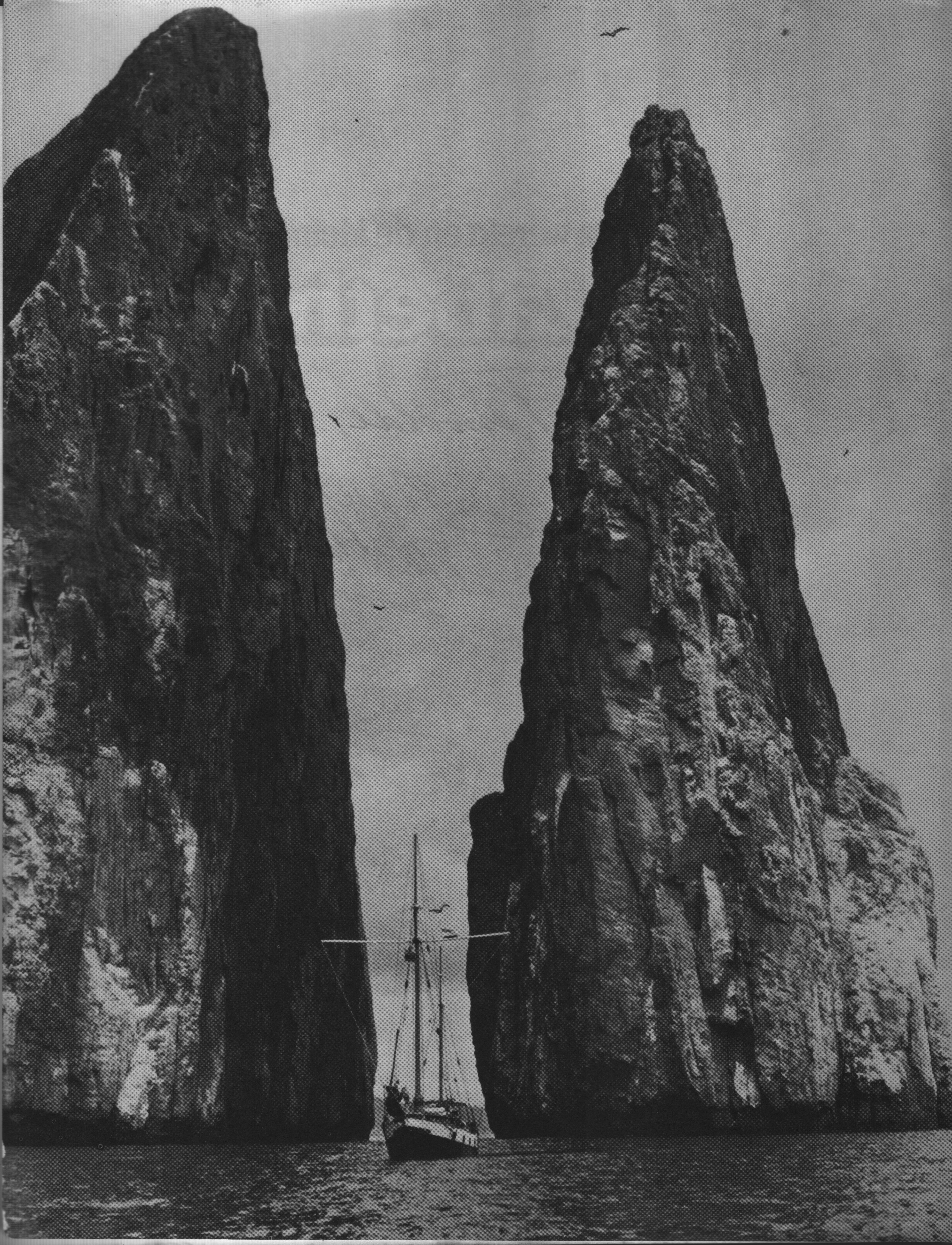
Elizabeth

Adriaan Hoekmeijer

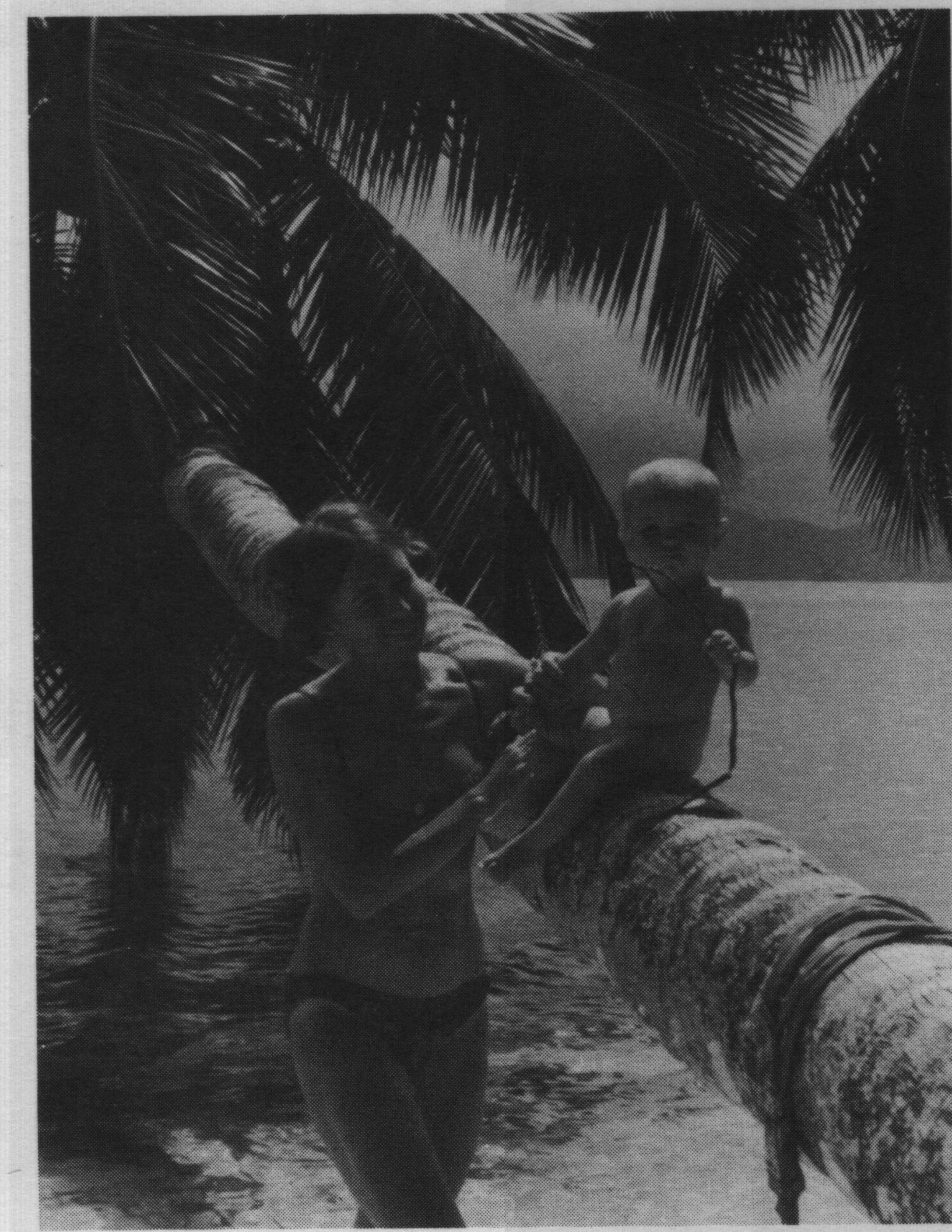
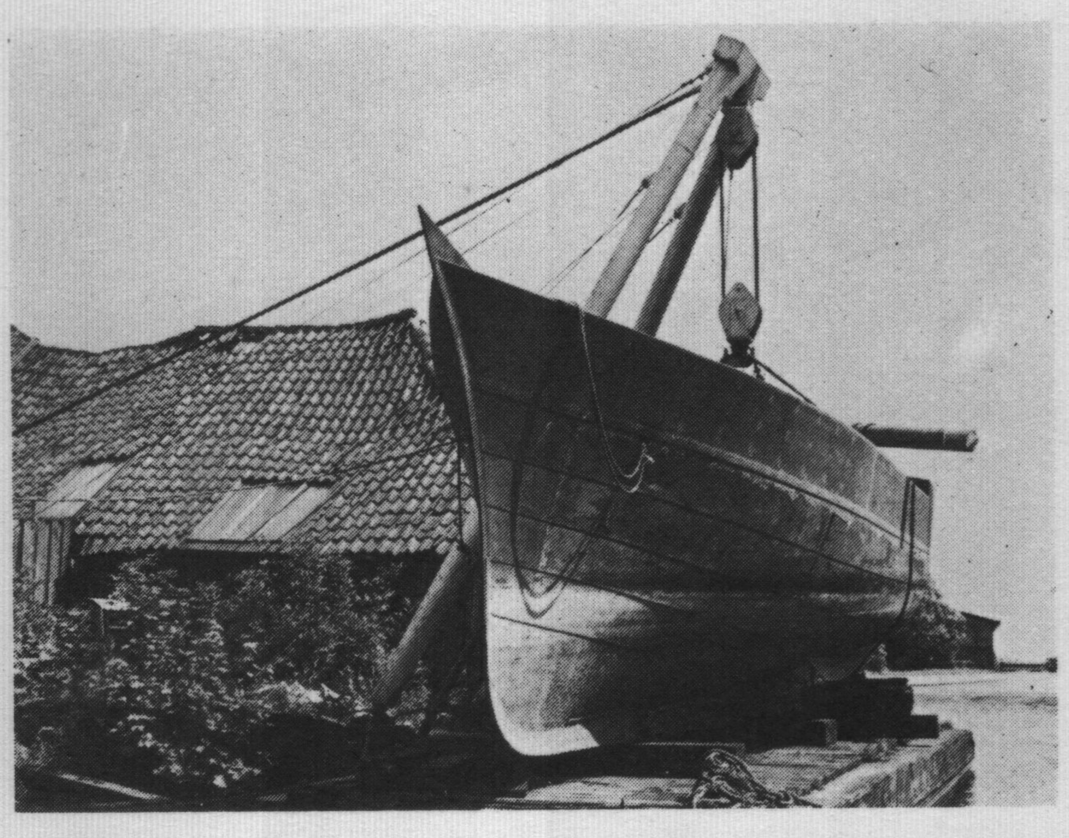
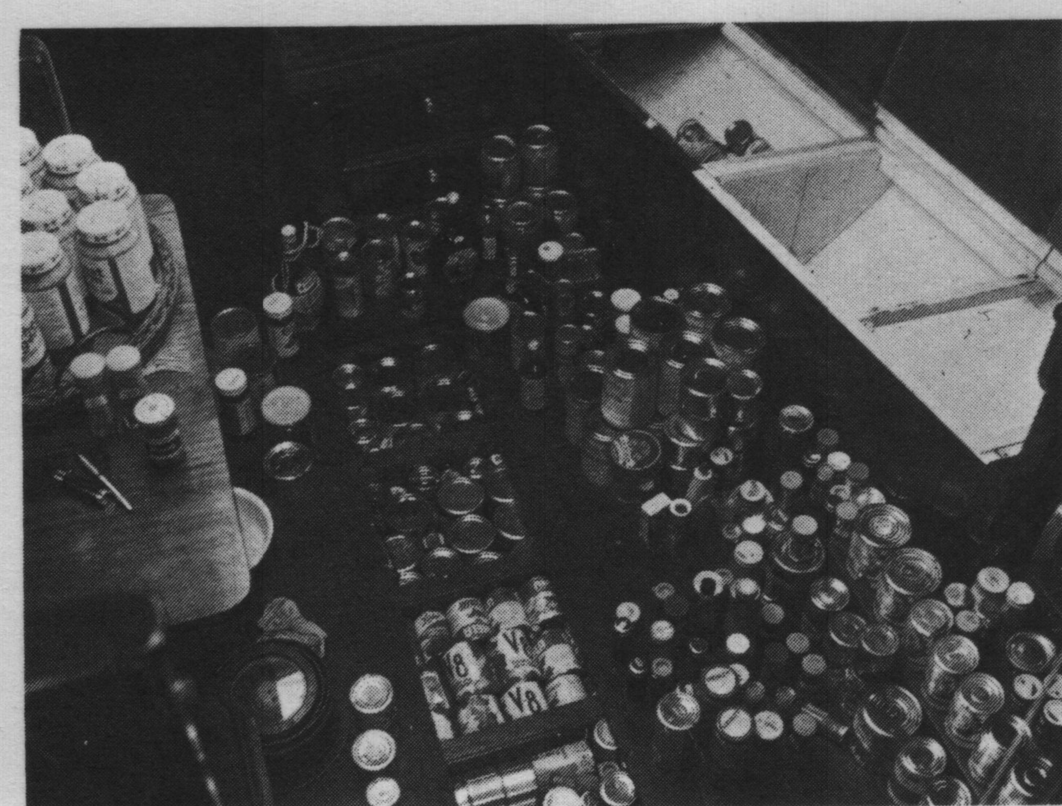
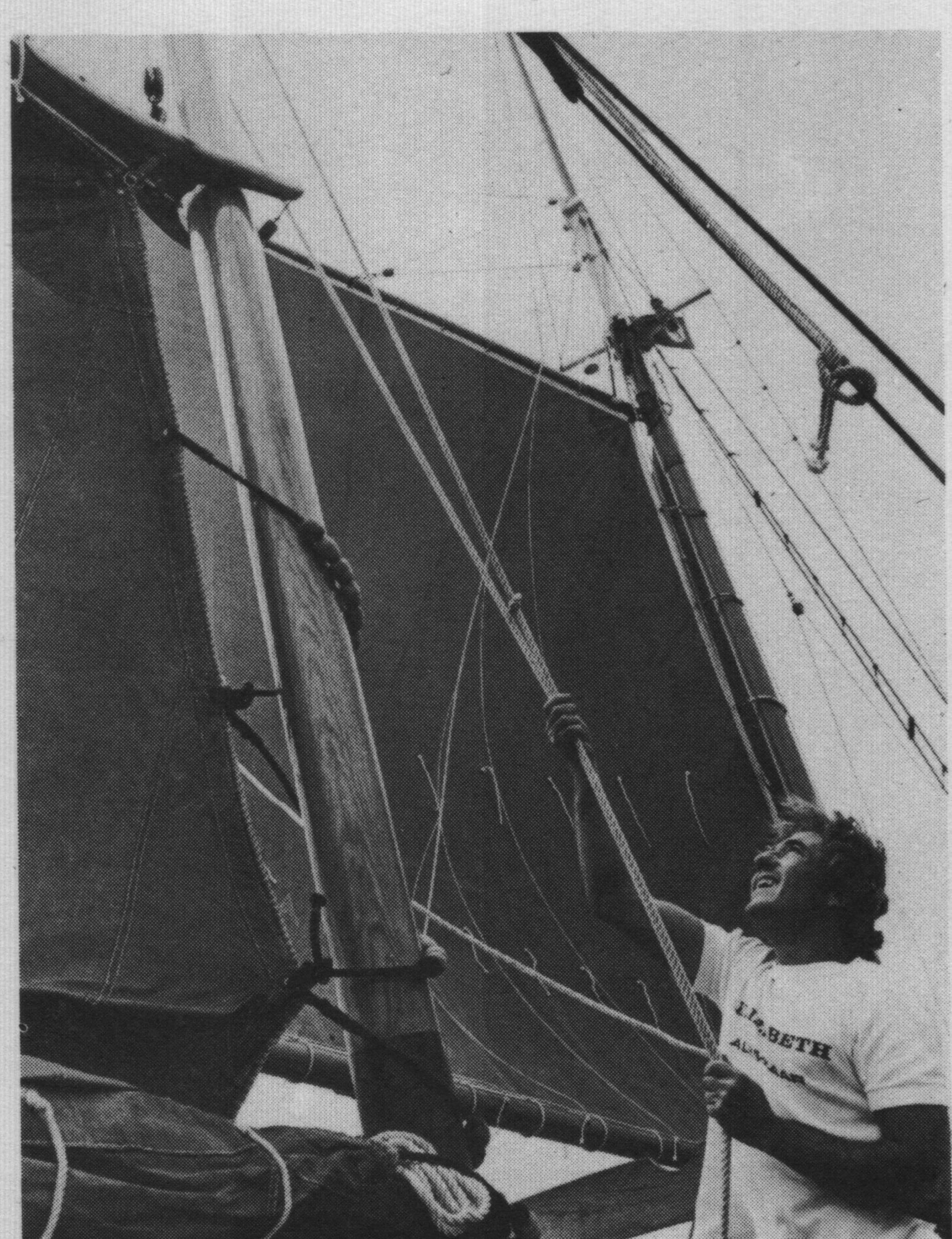
De grote wereld en de kleine Elizabeth

Een wereldreis begint
Geboorte in de west
De Galapagos opnieuw ontdekt
Een schip door de woestijn

De Boer Maritiem









Inhoud

35 jaar 'Elizabeth' en 31 jaar 'Swastika'.
Een geschiedenis waarvan de eerste naam alle herinneringen tot de fijnste details oproept, maar waarover de laatste slechts uit overlevering, enkele oude logboeken en vergeelde foto's, tot ons spreekt.

In 1939 koopt mijn vader het scheepje op een werf in Hillegersberg, bij Rotterdam, waar het reeds een aantal jaren te koop gelegen heeft, voor 1200 gulden!
Hier begint, eigenlijk zonder dat iemand het vermoedt, de voorgeschiedenis van een reis per zeilschip rond de wereld!
Als vierjarige kleuter is voor mij het leven op het water de gewoonste zaak en het zeilen wordt als het ware met de paplepel ingegeven.
Nu, 35 jaar later, is er een periode afgesloten. Een tijd van zwerven over de wereldzeeën met ons enig bezit: 'Elizabeth'.



Inleiding

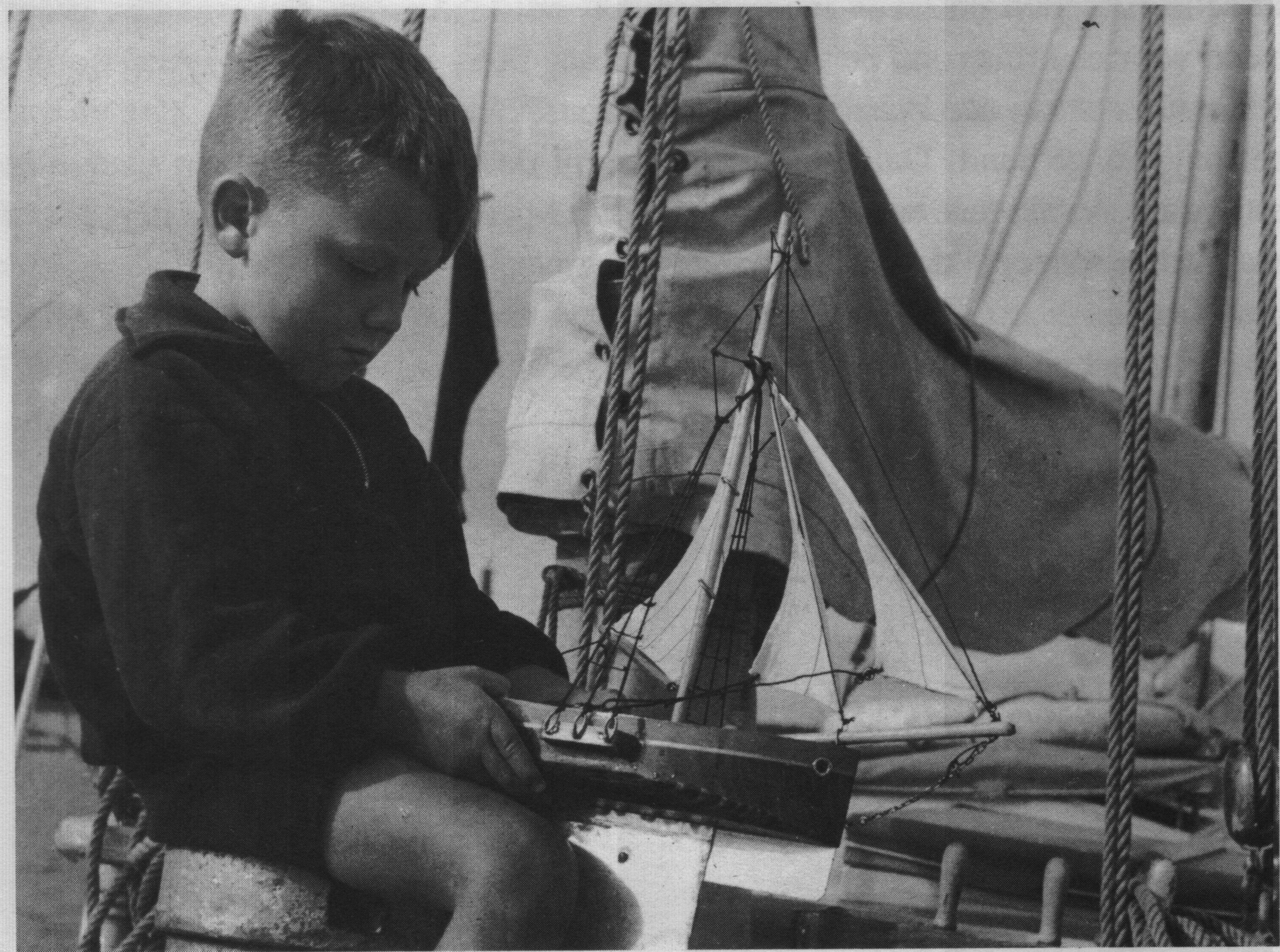
...en na al die jaren resten slechts de mooie herinneringen. Zo is het en zo zal het altijd blijven.
De 'Elizabeth' begon aan haar wereldreis op de respectabele leeftijd van 60 jaar; in september 1968!
De tocht werd terdege voorbereid; wij verbouwden ons scheepje volledig. Drie jaren van hard werken gingen vooraf aan het grote avontuur. Ook werd tevoren een soort proeftocht gemaakt. Met het oude schip zeilden we in '64-'65 naar het Caribisch gebied via de Canarische Eilanden en terug langs Bermuda en de Azoren. Dit was een groot succes en direct werden er plannen gesmeed voor een reis rond de wereld.
Nu, najaar 1974, is er een onnatuurlijke leegte ontstaan aan boord van onze dierbare 'Elizabeth'.
We hebben haar verlaten. Zes jaren heeft zij ons gediend. Daar ligt zij nu terwijl de winterstormen aan haar tuig rukken en de regenvlagen over het dek striemen. Vaak gaat er een onbehaaglijk gevoel door mij heen als ik hieraan denk. Zijn wij niet ondankbaar jegens ons trouwe scheepje dat na zo'n lange reis zoveel zorgen verdient?
Wij hebben het besluit genomen aan de wal te gaan leven, er is geen alternatief.
'De Wereld van het Water' leeft echter in ons voort en zal ons nooit met rust kunnen laten!



OUD...
Hier kwam de inspiratie voor de verbouwing! Het was tijdens onze 'proefreis' van Nederland naar de West en weer terug via Bermuda en de Azoren. Een grandioze tocht van 15 maanden. Deze foto, genomen midden op de Atlantische Oceaan, heeft veel bijgedragen tot het grote werk van de verbouwing dat ons 3 jaren bezighield!

...EN NIEUW.
September 1968.
De metamorfose is voltooid.
Met veel geduld en doorzettingsvermogen is ons schip gereedgekomen om uit te varen!

Eigenlijk is het geheel uitgegroeid tot een levenswerk.
Als vierjarige is daar reeds de 'Elizabeth'; een confrontatie die zoveel gevolgen zal hebben! Vaders zeilschip, tijdens de oorlogsjaren de prachtige zomers op het Alkmaardermeer, waar wij zelfs onderduiken voor de bezetters. Daarna IJsselmeer en Waddenzee.



Werd er toen reeds gemijmerd over voor-de-windse koersen met gaffeltuig?

We moeten onderduiken voor de bezetters. Moeder heeft andere zorgen aan boord van 'Elizabeth'. Het water en de buitenlucht maken hongerig!
Tijdens de prachtige zomers van de oorlogsjaren wonen wij aan boord in het rustige haventje van Akersloot aan het Alkmaardermeer.



De Noorse fjorden zijn het mooist vanaf het water. Waterval in Hardangerfjord.

Ook bij de Kanaaleilanden vinden we prachtige plekjes. Op Sark zijn zelfs grotten. Wel zijn we bevoorrecht met prachtig weer, een eerste vereiste voor dit gebied. De zeestromingen zijn hier zeer sterk en als het hard waait kan men beter uit de buurt blijven!

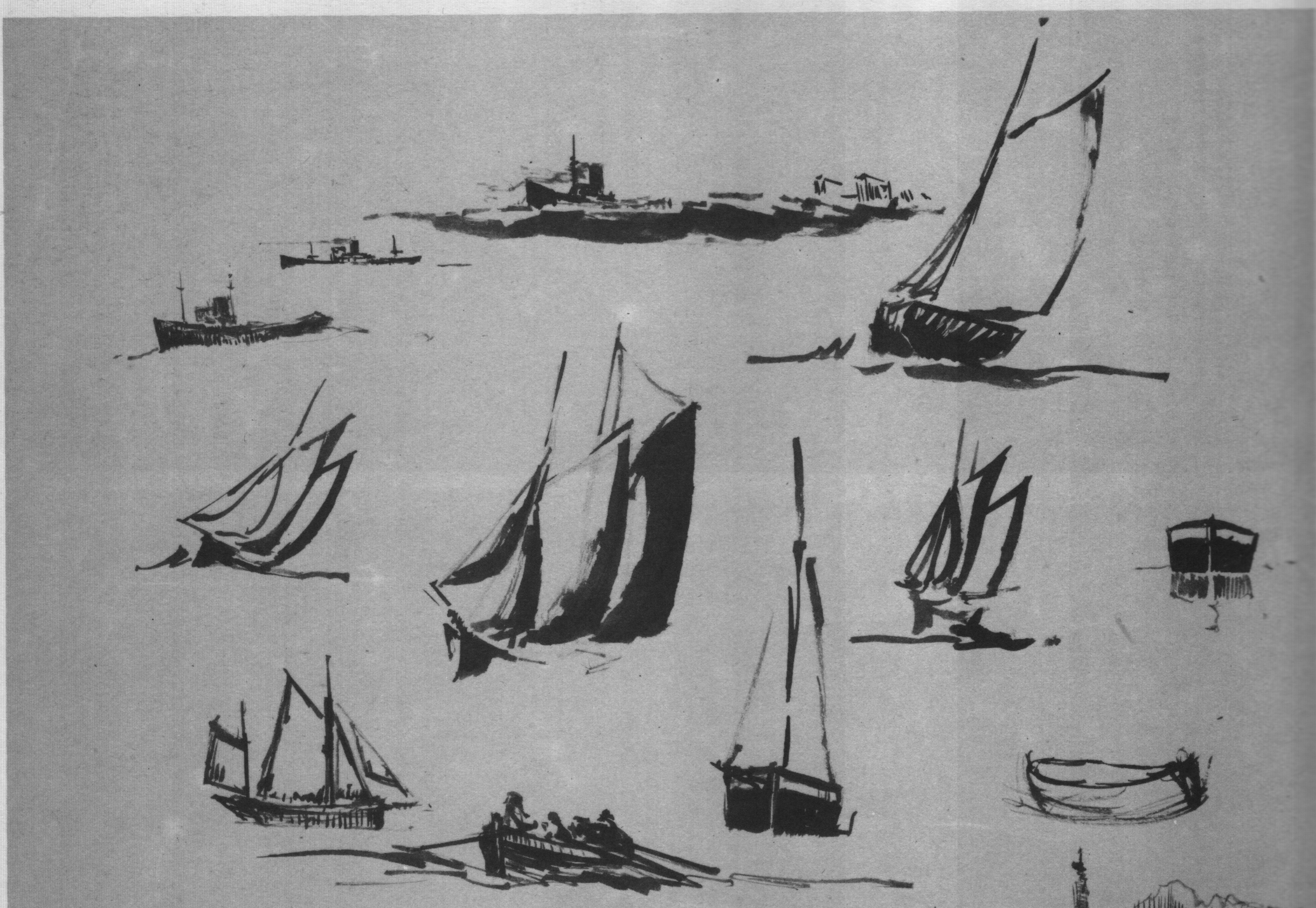
Herinneringen

Een steeds weer terugkerende drang naar het onbekende, naar nieuwe ervaringen, die later zo onweerstaanbaar naar voren komt, vindt weerklank en in de donkere wintermaanden maken we plannen voor zeiltochten naar Engeland en Noorwegen. Het blijft niet bij 'droogzeilen' achter de kachel; we maken kennis met de Engelse zuidkust en de Noorse fjorden, de Kanaaleilanden en de vissershaventjes aan de Franse kust.





Tijdens de middelbare schooljaren komt een moeilijke tijd.
Als kind waren er al twee liefdes: tekenen en muziek. De vraag of deze artistieke ambities tot een succesvol beroep kunnen uitgroeien blijft voor vader een onoplosbaar raadsel. Ik ga naar de zeevaartschool. Dat andere is beter als liefhebberij. In die tijd leer ik Margaretha kennen. Zij heeft dezelfde drang om creatief te zijn, ze houdt van de zon en is als er wordt gevaren tijdens week-ends en vakanties altijd van de partij.
Dan komt de kennismaking met de nuchtere werkelijkheid: het leven aan boord van een koopvaarder. Niets blijft er over van 'De Wereld van het Water' behoudens havens, overuren en altijd nachtwerk. Ook is er geen gelegenheid voor een privé-leven en de artistieke ambities.
Het komt op mij over als een super georganiseerd bestaan, zonder creativiteit en ik voel dat het niet voor lang zal zijn. Na de vaartijd als stuurmansleerling is het eigenlijk afgelopen. Margaretha maakt haar studie af op de Rietveld Academie en gaat werken op de tekenkamer van een tapijtfabriek in Hilversum.
Ik ben jaloers en kom er zelf niet uit. De ene sollicitatie na de andere gaat de deur uit, maar steeds is er wéér die nuchtere werkelijkheid van de maatschappij: werk zonder uitzicht, zekerheid maar géén vrijheid. Ik begin met schrijven voor periodieken.





Onweersbui boven Amsterdam.



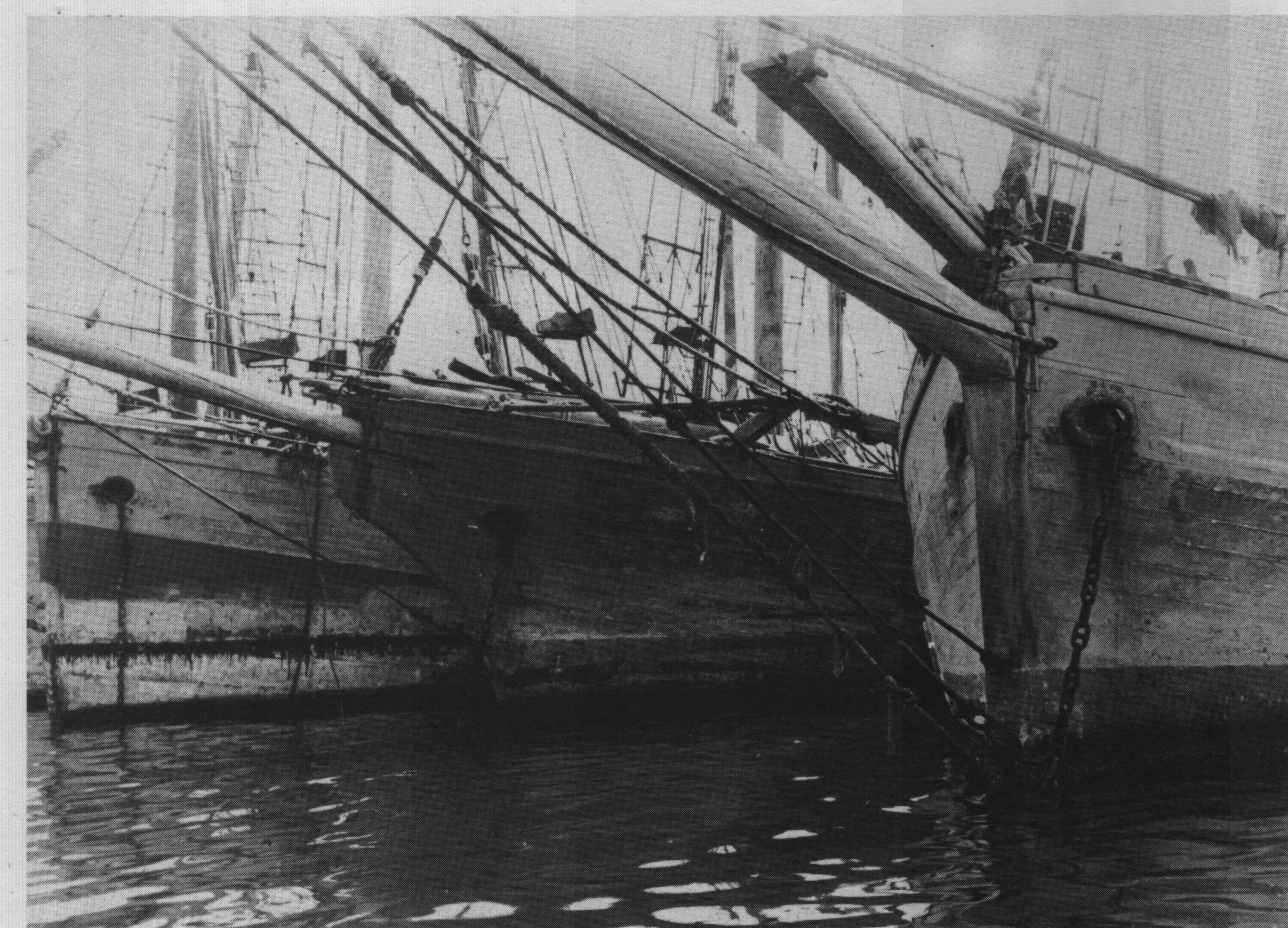
Durgerdam 1963. Een nog heerlijk rustig dorpje onder de rook van Amsterdam aan het Buiten-IJ. Het is de ligplaats voor het winterseizoen. Het najaar is er prachtig en ook wij varen af en toe nog eens uit om van het IJsselmeer te genieten.

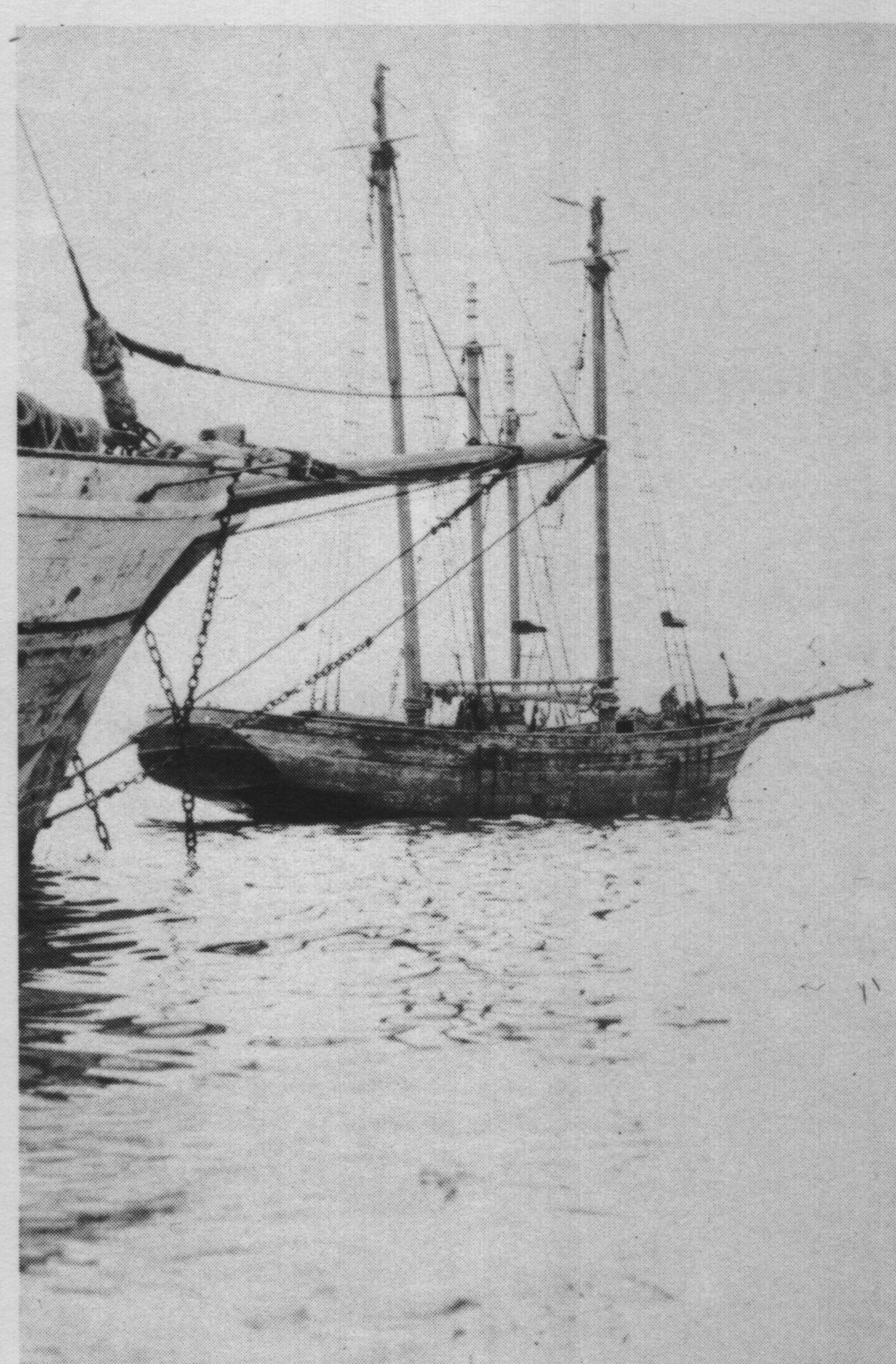
Het vrije leven begint

Najaar 1963 woon ik, na een zeiltocht naar de Normandische Eilanden, aan boord van de 'Elizabeth' en gooi mij voor enkele maanden op tekenen en schilderen. Aan het Buiten-IJ in het rietland en langs de dijkjes bij Durgerdam vind ik veel inspiratie voor aquarellen en olieverven. Eindelijk is er wat meer begrip van onze ouders; we gaan trouwen en nemen onze intrek op 'Elizabeth'!

De plannen zijn om een grotere reis voor te bereiden en naar een eigen schip uit te kijken. Juni 1964 vaart 'Elizabeth' uit naar het zonnige zuiden, vader gaat mee. Het wordt een fantastische tocht langs de kusten van Spanje, Portugal en Marokko. Dan volgen de Canarische Eilanden. In Arrecife, op het eiland Lanzarote, raak ik in vervoering over een stel oude schoeners die in het haventje voor anker liggen, misschien al tientallen jaren! De schepen zijn voor een appel en een ei te koop. Dagen besteed ik op hun verlaten dekken en in de lege ruimen. De mooiste en tevens kleinste heet 'Francesca'. Het schip meet 16 meter en is qua lijnen een streling voor het oog. Voor een paar duizend gulden kan het ons eigendom worden, maar... er is géén motor en er zijn géén zeilen! Alles, behalve de romp, is in een uiterste staat van verwaarlozing! Dagen piekeren we over dit vraagstuk. Hoe krijgen we het schip in een goede staat en hoe komt het naar Nederland? Vader piekert mee en ziet niets dan problemen. Dan komt een onverwachte oplossing: vader schenkt ons 'Elizabeth'! "Zolang ik met jullie mee kan varen maakt dat toch niks uit!" is zijn commentaar. Wij dubben nog even maar zien toch af van 'Francesca'. Het gaat me wel aan het hart; wat een prachtig schip!

Vader vliegt van Las Palmas naar huis; wij blijven achter.





Op de Canarische Eilanden liggen allerlei vissersschepen, dikwijls schitterend gebouwd, verwaarloosd te worden.

'Francesca' is een schoenertje van 16 meter. Lang zit ik op haar dek. Alles is in een miserabele toestand; er is jaren niet meer naar omgekeken. De romp is echter nog in goede conditie. In het ruim prik ik met een priem hier en daar in het hout, waarschijnlijk grenen, het is nog in uitstekende staat. De meeste schepen zijn tot een halve meter boven de waterlijn in de koperplaat gezet, dus paalworm zal er ook niet inzitten. Als zo'n schip in Nederland zou liggen was er iets moois van te maken, hier zou er té veel moeite en tijd mee verloren gaan.



Proefreis

Het is september 1964.
In de vuile haven lopen regelmatig jachten binnen op weg naar het Caribisch gebied, zolang wij er zijn 40 in totaal!!
Iedereen staat verbaasd te kijken dat onze plannen anders zijn. Over zo'n tocht hebben wij echter nooit nagedacht.
Zomaar over de Noord-Atlantische!? "Och kom", zegt een Engelse dokter. "Het is een zacht eitje, de passaat brengt je er vanzelf!"
Ook ontmoeten we de Nederlandse solozeiler Maurenbrecher met zijn 'Takebora'. Hij is aan het begin van een wereldreis en geeft bij ons aan boord zijn afscheidsfeestje. "Tot ziens in de West", roept een ieder die vertrekt ons toe als afscheid. Wij zijn er echter nog niet zo zeker van. 'Elizabeth' is niet op zo'n tocht voorbereid, zelfs heb ik geen sextant en alle andere nautische gegevens moeten nog aangeschaft worden. Ook zal ons schip zelfstuurbaar gemaakt moeten worden voor zo'n lang traject: 2700 mijlen over de oceaan!
Dan wordt een beslissing genomen. We gaan naar de overkant en terug via Bermuda en de Azoren! Een reis van bijna 10.000 mijlen uit en thuis, maar voor ons een kans om met het echte oceaanzeilen kennis te maken. Er volgt een brief naar Nederland met het schokkende bericht en de bestellingen. Zeekaarten, zeilaanwijzingen en andere nautische noodzakelijkheden. Ik koop een oud sextant van een collega die er 4 aan boord heeft. Er volgen weken van hard werken om alles in orde te krijgen.
Margaretha is veel aan de wal om de inkopen te doen. We houden rekening met proviand voor de dubbele tijdsduur: ongeveer 8 weken.
Dan, eindelijk, de grote dag. We varen uit voor een oversteek van 2700 mijl! Voor het eerst weken alleen met de zee. Voor het eerst de tropen, de passaatwind!

We zien af van droomschepen en maken 'Elizabeth' klaar voor de Atlantische oversteek. Ook zetten we het schip droog op het strand om het onder water schoon te maken en te schilderen.
De helling is te duur en hoewel deze manoeuvre heel wat voeten in de aarde heeft is het eindresultaat hetzelfde.
Het wordt zelfs nagevolgd door andere jachten!



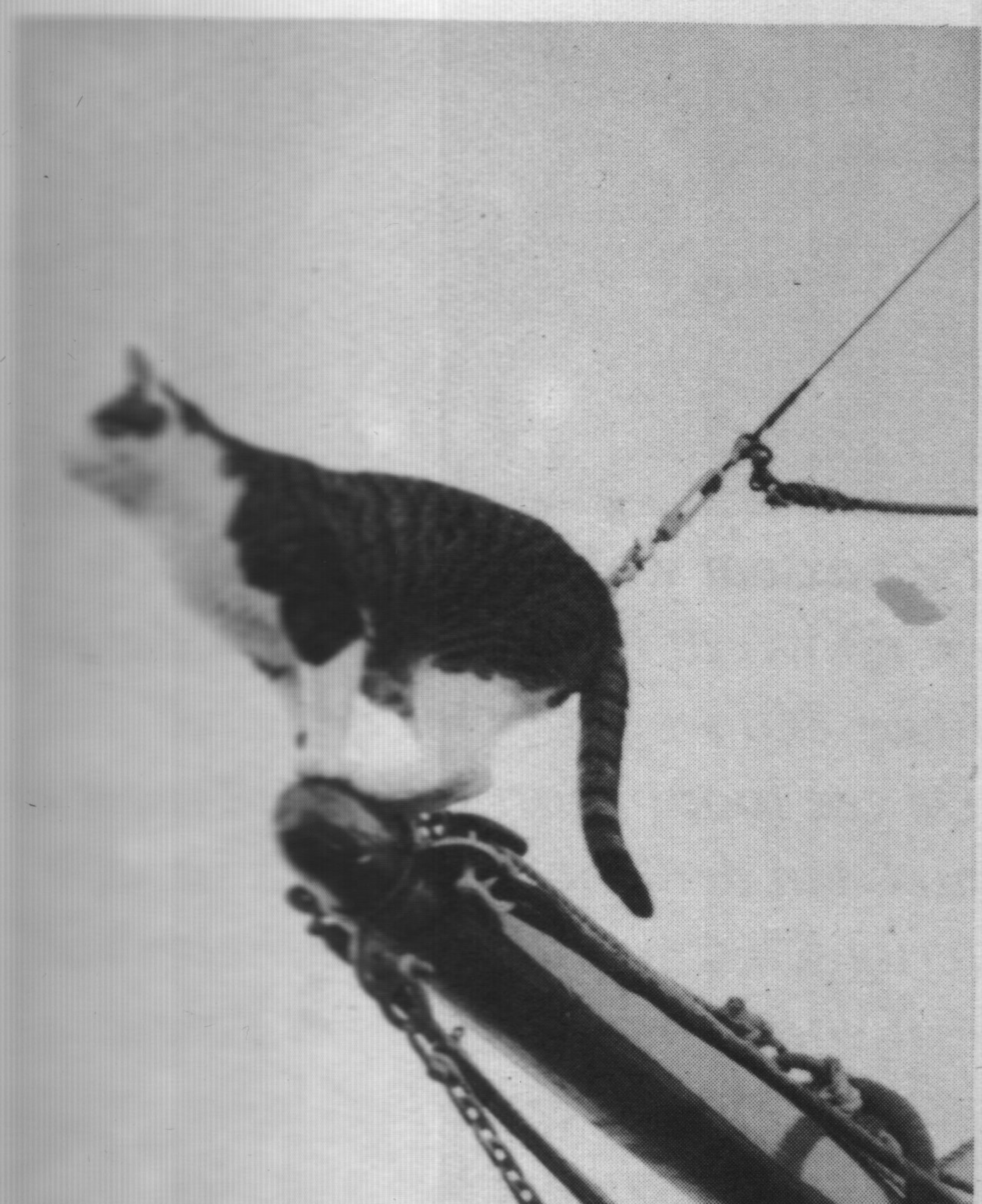
Op de echte oceaan krijgen we te maken met het probleem van de aanpassing. Margaretha is zeeziek en ik voel me wat onzeker. Vooral 's nachts, als het schip zichzelf bestuurt door middel van een stuurfok voor de wind lopend, houd ik het niet uit. Bij ieder onbekend geluid ben ik aan dek en constateer dat tóch alles smetteloos verloopt. Ik zit uren op de giek van het grootzeil, dicht bij de mast en geniet intens van dit schouwspel. Een mensenhand zou de besturing niet kunnen verbeteren!

De zeilen doen dag in dag uit hun werk, ogenschijnlijk moeiteloos. Toch wordt er veel van ze gevergd, zonlicht en schavieling 24 uur van de dag. We besteden uren om ze met de hand weer te repareren. Vooral de naden slijten door.

Daar is eindelijk de wijde oceaan. De lange deining en de vrije horizon! Wel zet de passaat aanvankelijk stevig door, met een 7 mijls vaart gaat het naar het zuidwesten, de tropen tegemoet.

Skiff, de scheepskat, heeft maar één wens; de wal op!
Hij zoekt vaak het plekje van 'Elizabeth' dat het dichtstbij 'het droge' komt en zit daar soms erbarmelijk te miauwen.
Later, in de tropen, springt hij zelf overboord en zwemt honderden meters om bij zijn soortgenoten te komen!







Al gauw wordt het dromen aan dek een traditie, even, een uurtje, voor ik naar kooi ga. Het spel van licht en donker over de golven met de voor de maan langsschuivende wolken. Het eeuwig ruisen van de zee. Achter ons het kielzog, zilverwit in het maanlicht. Dit is 'De Wereld van het Water' waar ik altijd van gedroomd heb!
'Elizabeth' ontpopt zich als een comfortabel zeescheepje en als we in de West gearriveerd zijn staat ons plan vast: we zullen haar verbouwen voor een wereldreis!



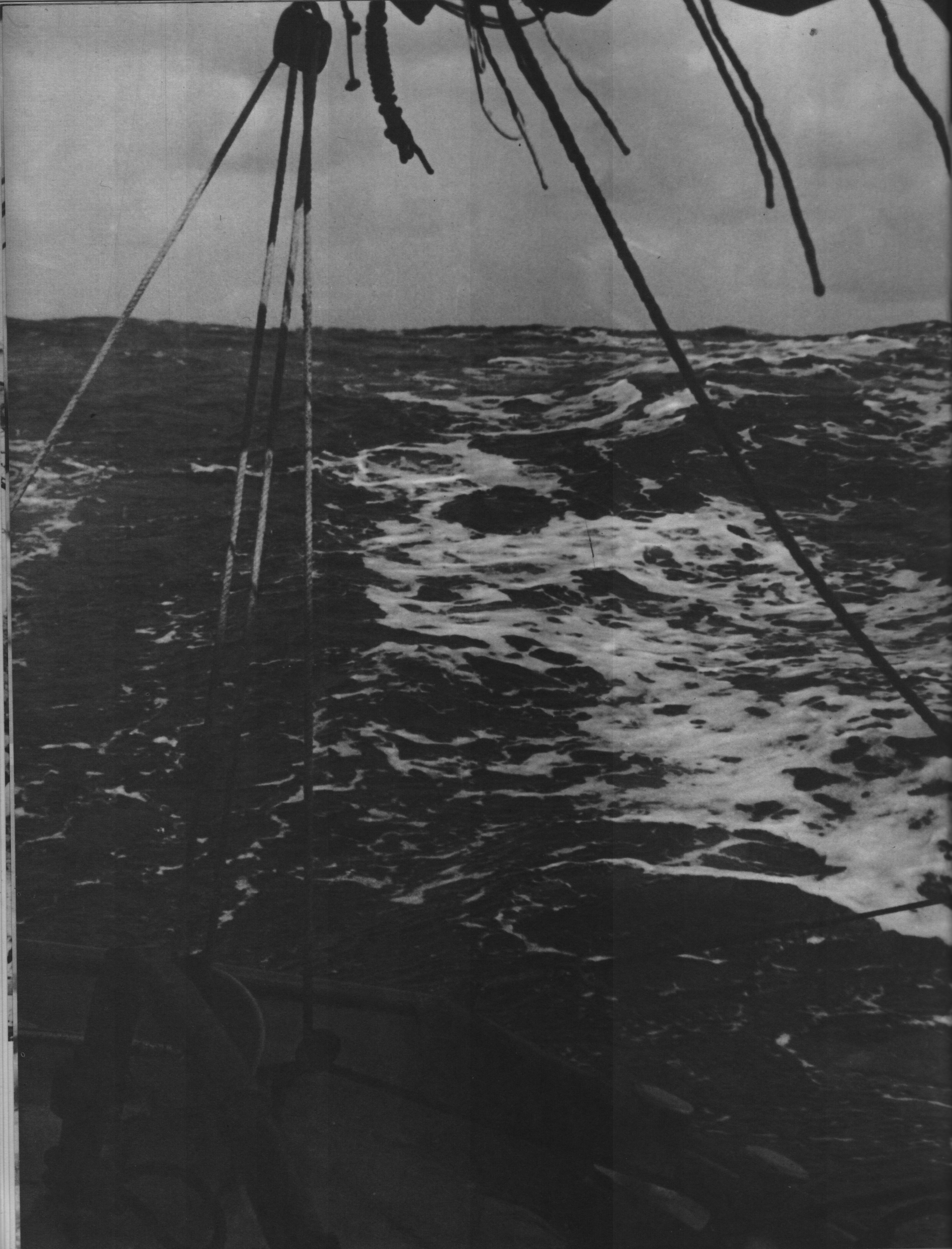


De passaat wakkert aan tot kracht 7 en nu wordt het mij duidelijk dat er maar één weg is: voor de wind! De zee loopt enorm op en ik moet er niet aan denken om in deze situatie terug te gaan. Dit is het geheim van een voorspoedige reis: het volgen van de winden en oppervlakte stromingen zolang dat mogelijk is.

Vanuit de kajuit lijkt het soms of we onder de waterbergen bedolven zullen worden, maar steeds licht 'Elizabeth' haar achtersteven en de lange deininggolf gaat onder ons door.











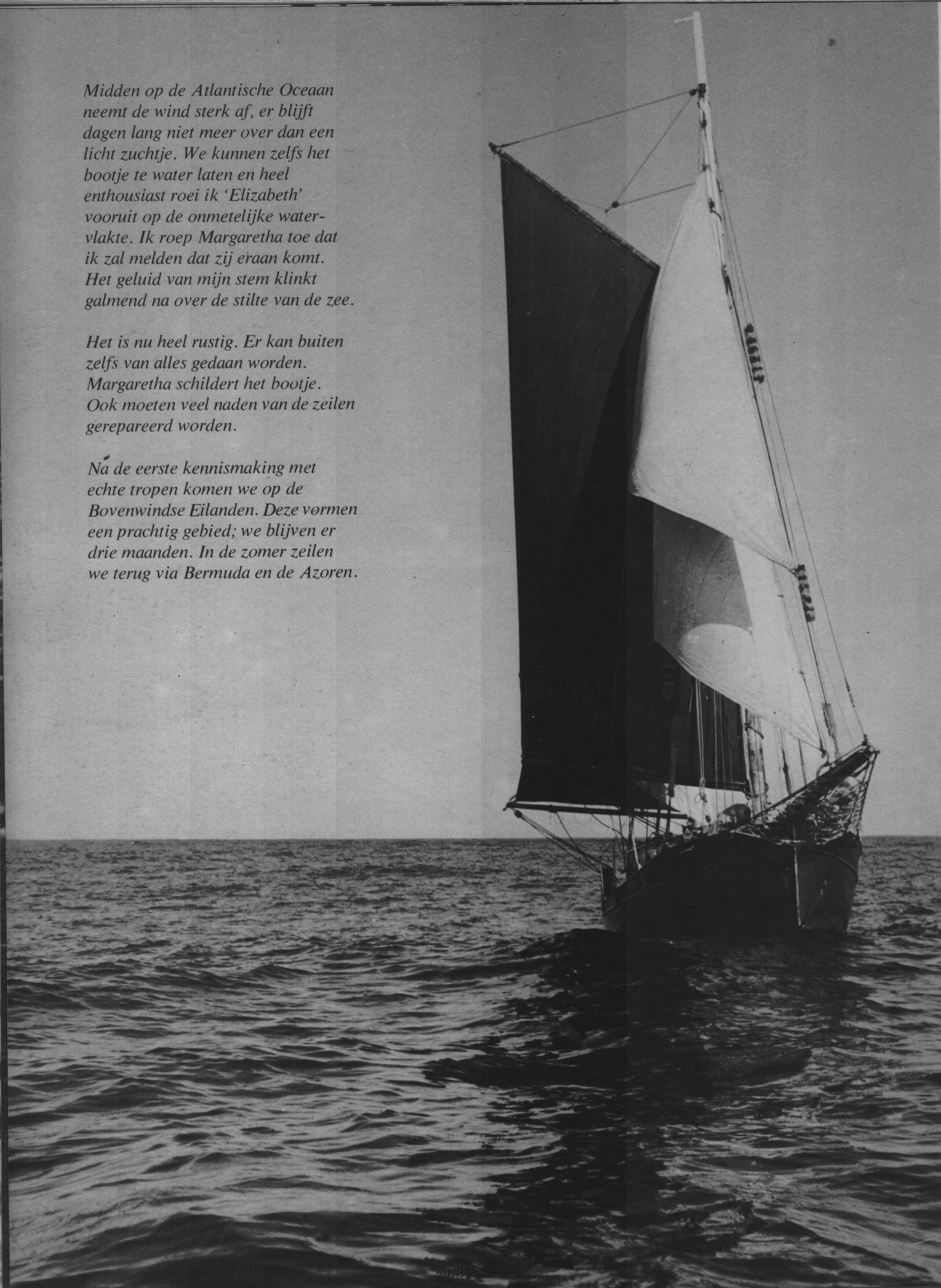


Om het schip spelen vaak de dorado's of goudmakrelen. Eenmaal lukt het ons er een te vangen. Het is een prachtige vis en als hij aan dek ligt na een gevecht van een kwartier komt Skiff belangstellend kijken. We hebben de vis voor hém gevangen. Het arme dier heeft het te kwaad; zijn voedsel is te eenzijdig omdat we in Spanje geen geconserveerd kattenvoer konden kopen. De verse vis doet wonderen: na een paar dagen is onze vriend weer geheel hersteld.
Later op maanloze nachten vallen er dikwijls vliegende vissen op dek die de zeilen raken. Skiff is er bijzonder fel op. Zodra de vis met zijn staart op dek slaat is hij buiten om hem op te halen! Het is zuiver het geluid dat hem waarschuwt. Ik imiteer het geklapper van de staart eens met mijn hand. Skiff ligt in diepe rust op de bank in de kajuit. Binnen enkele seconden is hij aan dek en zoekt overal rond, het bewijs is geleverd!

Midden op de Atlantische Oceaan neemt de wind sterk af, er blijft dagen lang niet meer over dan een licht zuchtje. We kunnen zelfs het bootje te water laten en heel enthousiast roei ik 'Elizabeth' vooruit op de onmetelijke watervlakte. Ik roep Margaretha toe dat ik zal melden dat zij eraan komt. Het geluid van mijn stem klinkt galmend na over de stilte van de zee.

Het is nu heel rustig. Er kan buiten zelfs van alles gedaan worden. Margaretha schildert het bootje. Ook moeten veel naden van de zeilen gerepareerd worden.

Na de eerste kennismaking met echte tropen komen we op de Bovenwindse Eilanden. Deze vormen een prachtig gebied; we blijven er drie maanden. In de zomer zeilen we terug via Bermuda en de Azoren.

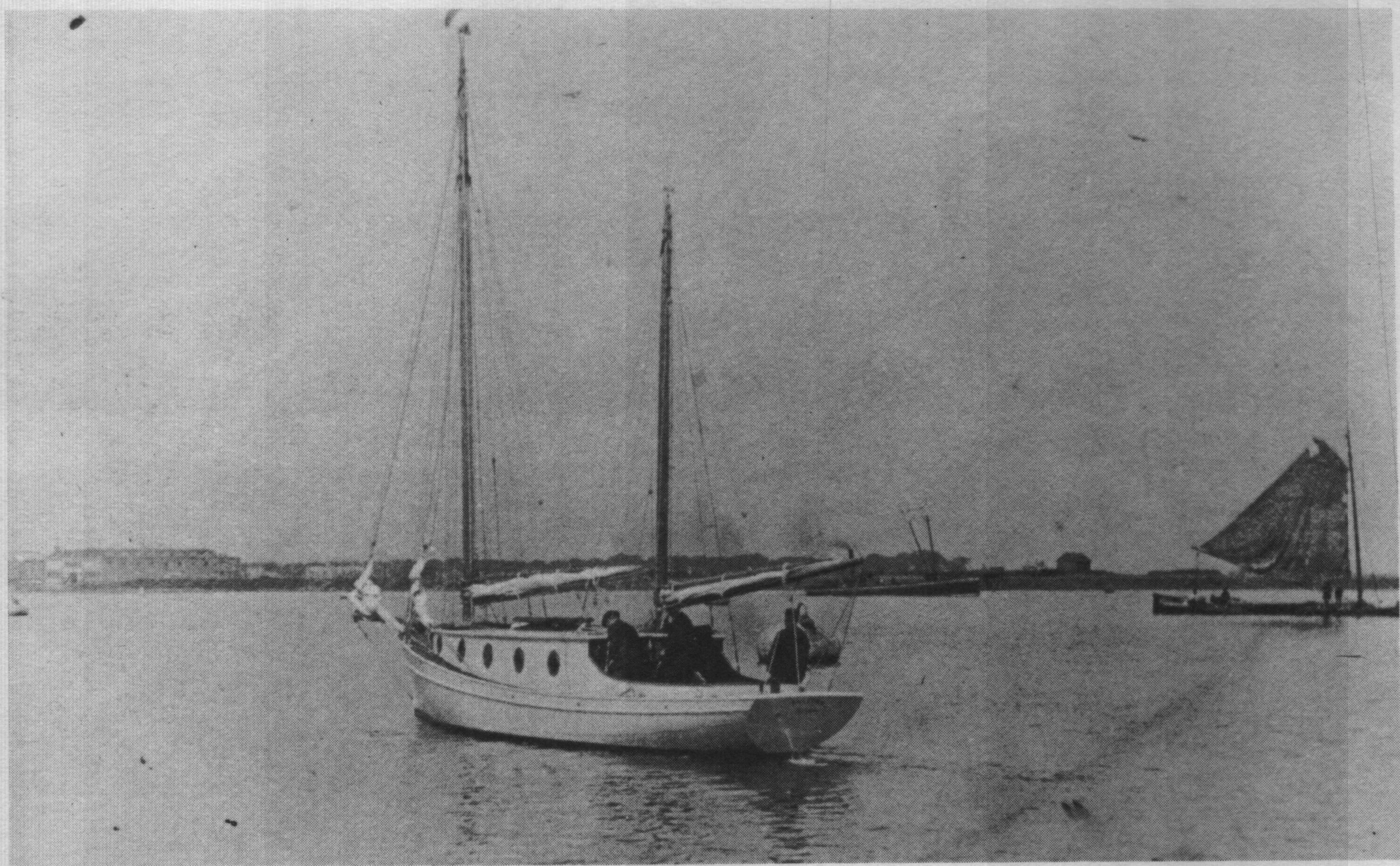






Historie

Na vijftien maanden zijn we terug in Nederland. We hebben de smaak te pakken en het smaakt naar meer. Door een artikel in een weekblad over onze oceaanreis komen we in contact met de dochter van de eerste eigenaar van 'Elizabeth', de in de jaren dertig overleden tandarts Koch uit Den Haag. Zij doet ons de gehele geschiedenis uit de doeken. Oude logboeken en vergeelde foto's worden voor ons uitgespreid. De herkomst van ons schip is geen raadsel meer! Het werd gebouwd bij de Vries-Lentsch in Nieuwendam in 1908 als eerste stalen jacht op de werf 'Het Fort'.
De nieuwprijs bedroeg *ƒ* 12.000; een heleboel geld voor die tijd!
Men had niet op kosten gekeken. Er was een hulpmotor, een echt scheepsfornuis en een onderwaterpomptoilet: voor die dagen luxe attributen aan boord van een plezierjacht!
Dokter Koch doopte het schip 'Swastika', naar het gelukssymbool van de Noordamerikaanse Indianen. Bij de





Amsterdam 1908. De proefvaart van 'Swastika' op het IJ!

'Swastika' en de zeilsport in die dagen.



Vlak voor de Eerste Wereldoorlog wordt een tocht ondernomen naar Noorwegen; een ware expeditie voor die tijd!

opkomst van Nazi-Duitsland gebruikt Hitler een kruis dat verdacht veel lijkt op de oorspronkelijke Swastika en na de aankoop heet ons schip 'Elizabeth', de naam van mijn moeder.
Reeds in 1913 beleefde de 'Swas', zoals de familie Koch hun boot pleegde te noemen, een merkwaardig avontuur. Na een reis naar Noorwegen kon men door het ver gevorderd seizoen, het was reeds november, niet meer naar Nederland terugzeilen en werd het schip in het Kieler-kanaal achtergelaten. De Eerste Wereldoorlog brak uit en men was de 'Swas' kwijt tot 1918! Toch werd het later, hoewel geheel onttakeld, teruggevonden.

Als jongen heb ik mij wel altijd afgevraagd waarom op de meeste blokken in het tuig een messingplaatje vermeldde: 'Max Schindler, Oranienstrasse, Berlin'. Bij het terugvinden van het jacht waren al deze zaken echter verdwenen en moest men in Duitsland nieuw aanschaffen!

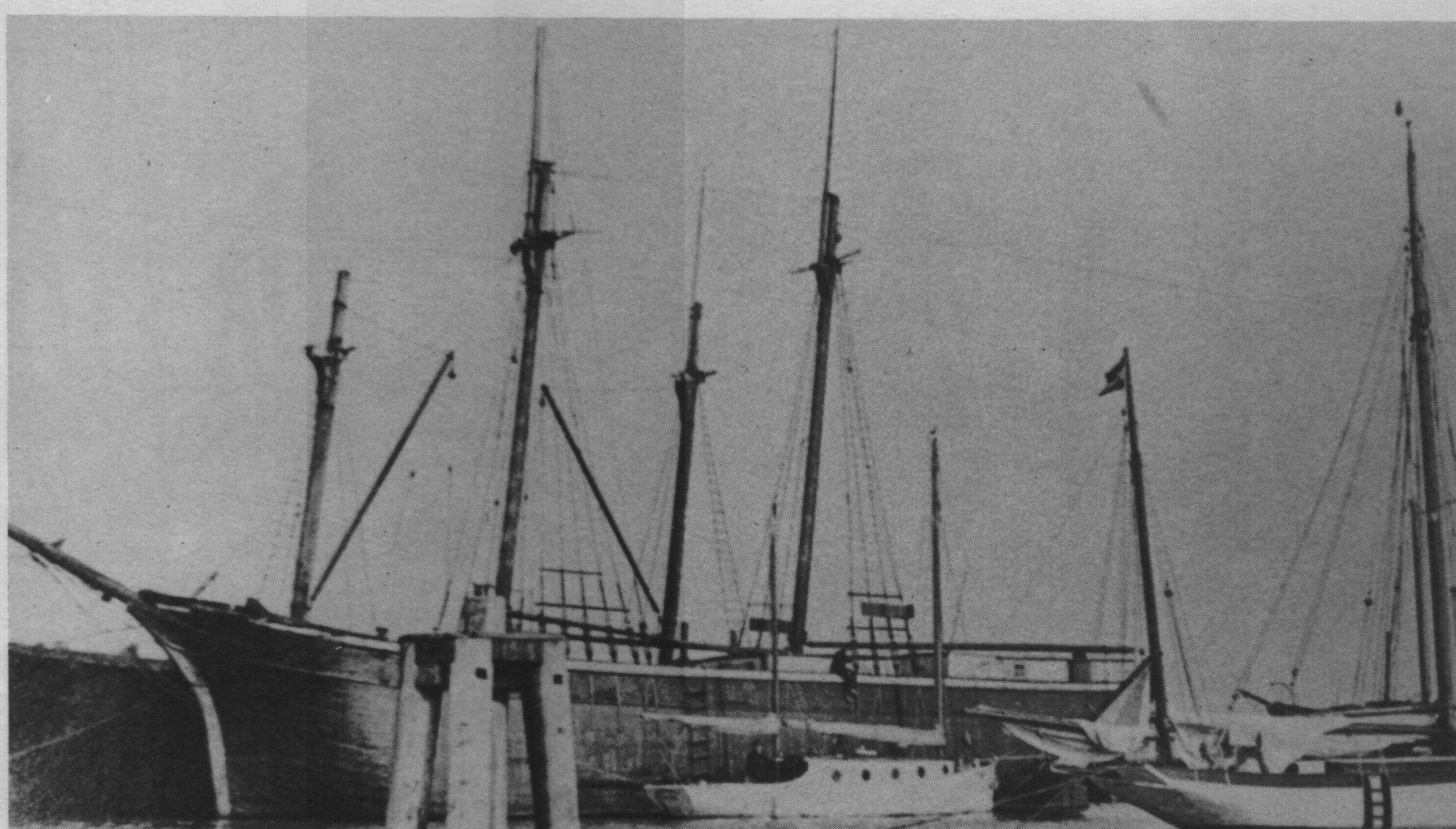
De mannen doen de vaat in de stuurkuip.



De kajuit is maar weinig veranderd in al die jaren! 'Swastika' rond 1913 en 'Elizabeth' anno 1965.



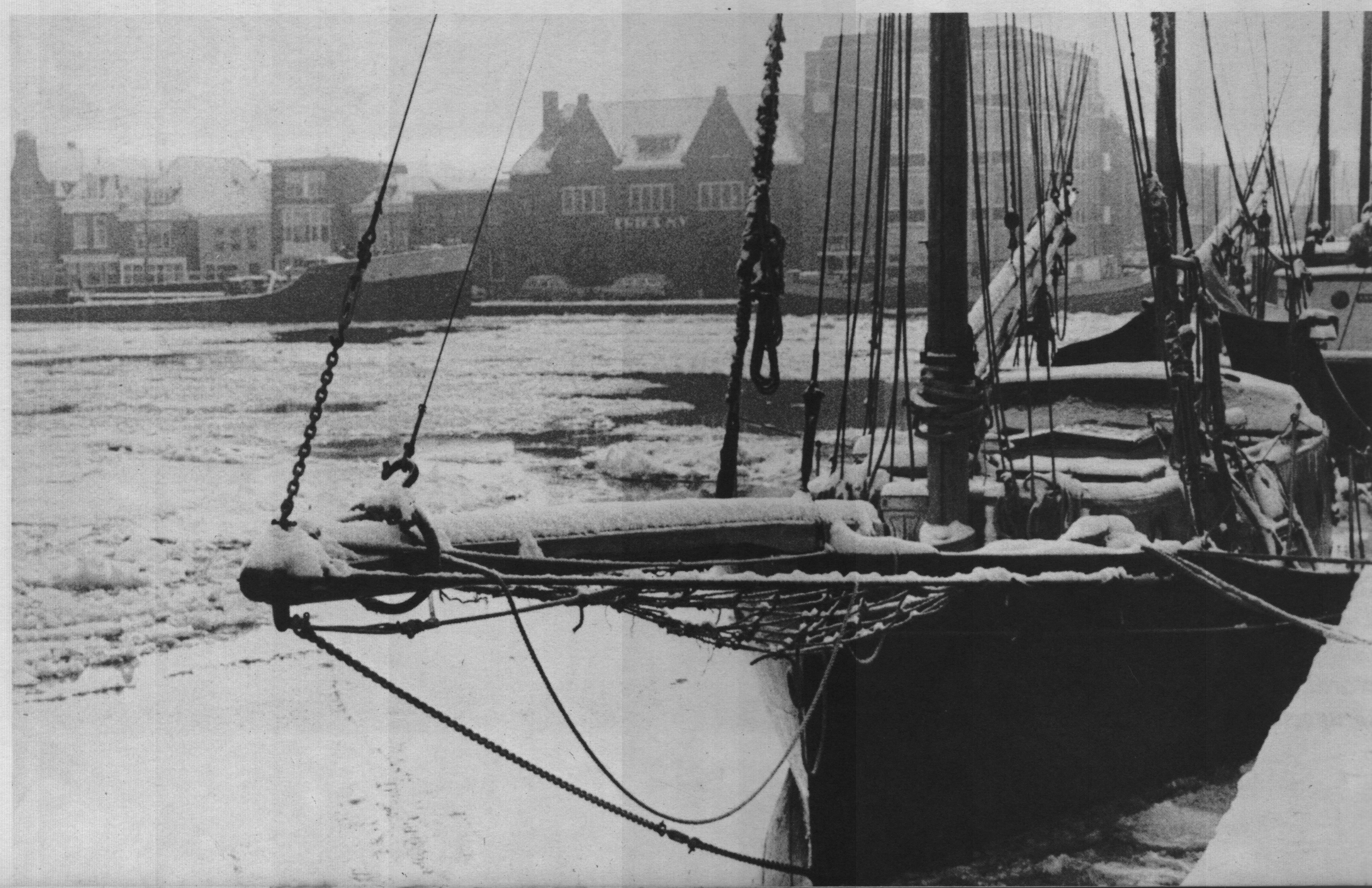




Men laat het schip achter in Duitsland en het ligt er door de oorlogstoestand tot na 1918! Dan wordt het weer naar Nederland teruggehaald.

Verbouwing

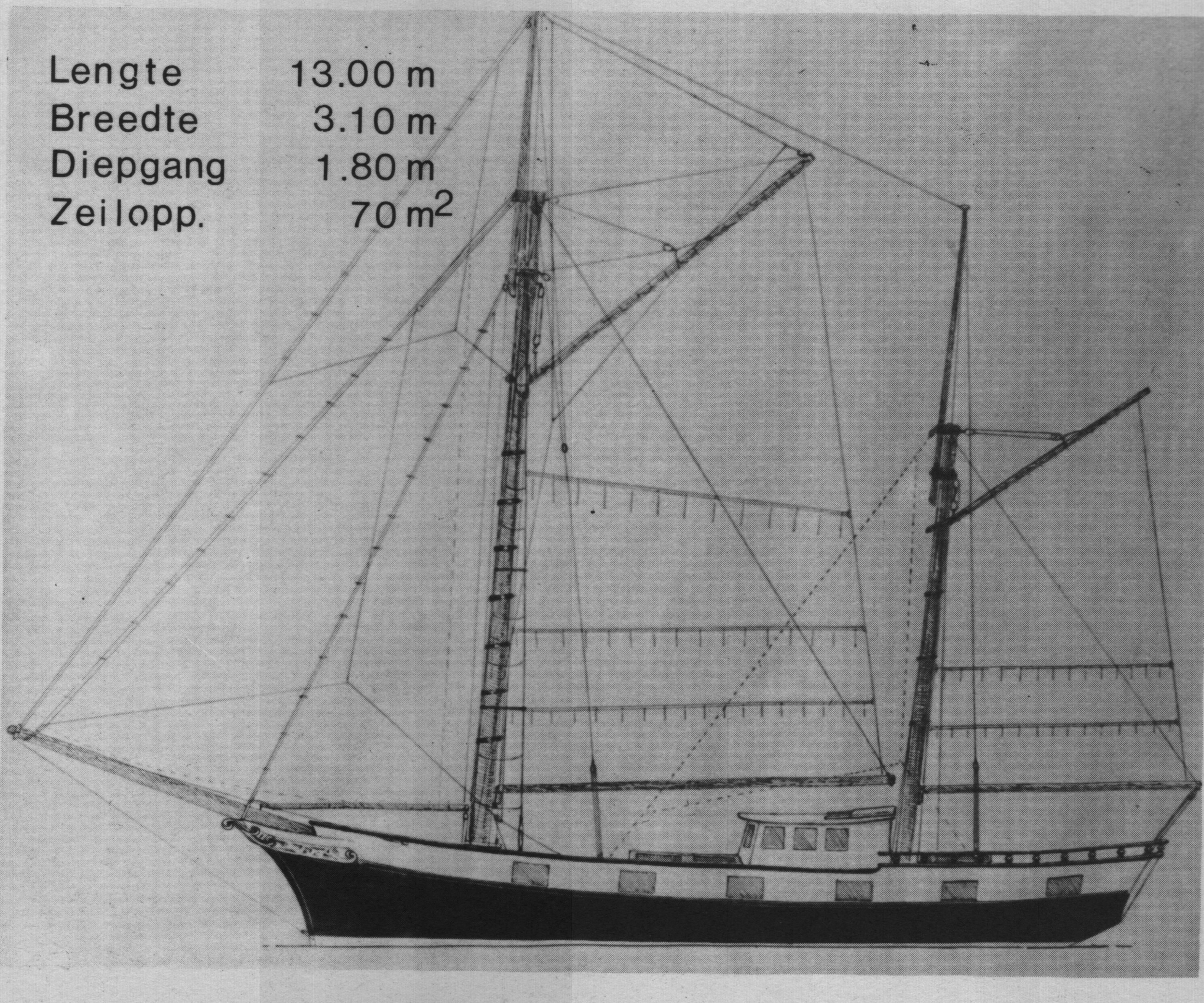
De winter van '65-'66 komt vrij koud op ons dak vallen.
'Elizabeth' ligt aan de Bierkade in Alkmaar en ons verblijf aan boord wordt er door sneeuw en ijs niet eenvoudiger op. Toch ontstaan hier op papier de nieuwe plannen voor de toekomst. We zullen ons schip verbouwen en wel zodra het ijs uit de sloten is! In het voorjaar gaat het naar Purmerend, waar op het werfje van Moerbeek de sloop en de stalen vernieuwingen aangepakt zullen worden. Om bepaalde lijnen van de zeeg te verbeteren is het zelfs noodzakelijk het gehele dek te verwijderen. Als het dieptepunt van de sloperij bereikt is, gelooft niemand meer in een wederopbouw. Bijna iedere dag rijd ik heen en weer op de bromfiets om te helpen bij de werkzaamheden en langzaam komt er weer verband in het kale casco. Het is een moeizaam werk met slechts 1 man als hulp. De maanden vliegen voorbij, er komen onverwachte tegenvallers.
Het vlak van 'Elizabeth' blijkt in het achterschip plaatselijk erg dun te zijn en enkele 'gangen' moeten vernieuwd worden! Ook dringt een ander probleem: het werk duurt zo lang dat wij vrezen het financieel niet rond te zullen krijgen. 's Avonds houd ik veel lezingen met dia's over onze ervaringen en gelukkig helpt dit ook een beetje. Tegen het einde van het jaar is het casco zo goed als klaar en na de vorst brengen wij het naar Alkmaar. Dat vereenvoudigt het aanmerkelijk. Nu heb ik alles in eigen hand. De zorg van het arbeidsloon is in Purmerend blijven liggen.
Weer vliegen de weken voorbij; 'Elizabeth' is afgedekt met plastic tegen regen en koude. Ik leg een houten dek. Dan komt het werk aan de opbouw: een teakhouten dekhuisje. Als je iets voor het eerst doet zijn er talrijke problemen! Eindelijk is er de dag van opruiming, het plastic kan er af. Voor het eerst zien we het produkt van onze fantasieën ontmanteld! Ik klim in de balken van een naburige houtloods om het geheel op een afstand te bekijken. Ja, 'Elizabeth' wordt een prachtig scheepje!
Nu komt ook de belangstelling. Uren gaan verloren met onderhouden van geïnteresseerden die eens een babbeltje komen maken.



Er is veel werk aan een zeilboot waarmee je de wereld rond wilt! Het wordt ook voor minstens 5 jaar een onderkomen en al die tijd kamperen is ook niet wat we wensen.
De hele zomer werken we door; bij goed weer buiten, bij regenachtige dagen benedendeks. Het streven is om zomer 1968 aan de grote reis te beginnen. Er komt wéér een winter. Het oude scheepsfornuisje staat echter garant voor een aangename temperatuur en is tevens een goede consument van al het afvalhout dat bij de betimmering overblijft.
Na nieuwjaar '68 is alles zover gereed dat we aan boord kunnen wonen. Niemand begrijpt er iets van met die kou. Het staal van de scheepshuid en het dek zijn echter goed geïsoleerd en het is heerlijk warm aan boord. We halen het hout voor de masten. Wekenlang wordt er geschaafd naast het schip op de wal; het valt niet mee om een vierkant stuk hout netjes rond te maken en bovendien nog dunner uitlopend ook! Er verschijnen bergen houtkrullen en als de masten en rondhouten klaar zijn is er nog zoveel materiaal over dat ik daar het vooronder mee betimmer!
Voor de reling van het achterdek draai ik teakhouten staanders. Het houtdraaien is zo'n plezierig werk dat het mij moeilijk valt ermee te stoppen. Allerlei dingen blijken opeens van hout gedraaid te kunnen worden. Er komen korvijnagels, pompzwengels en kralen voor de rakbanden. Langzaam naderen we de voltooiing; de romp wordt geschilderd en de masten en rondhouten zijn klaar om geplaatst te worden.

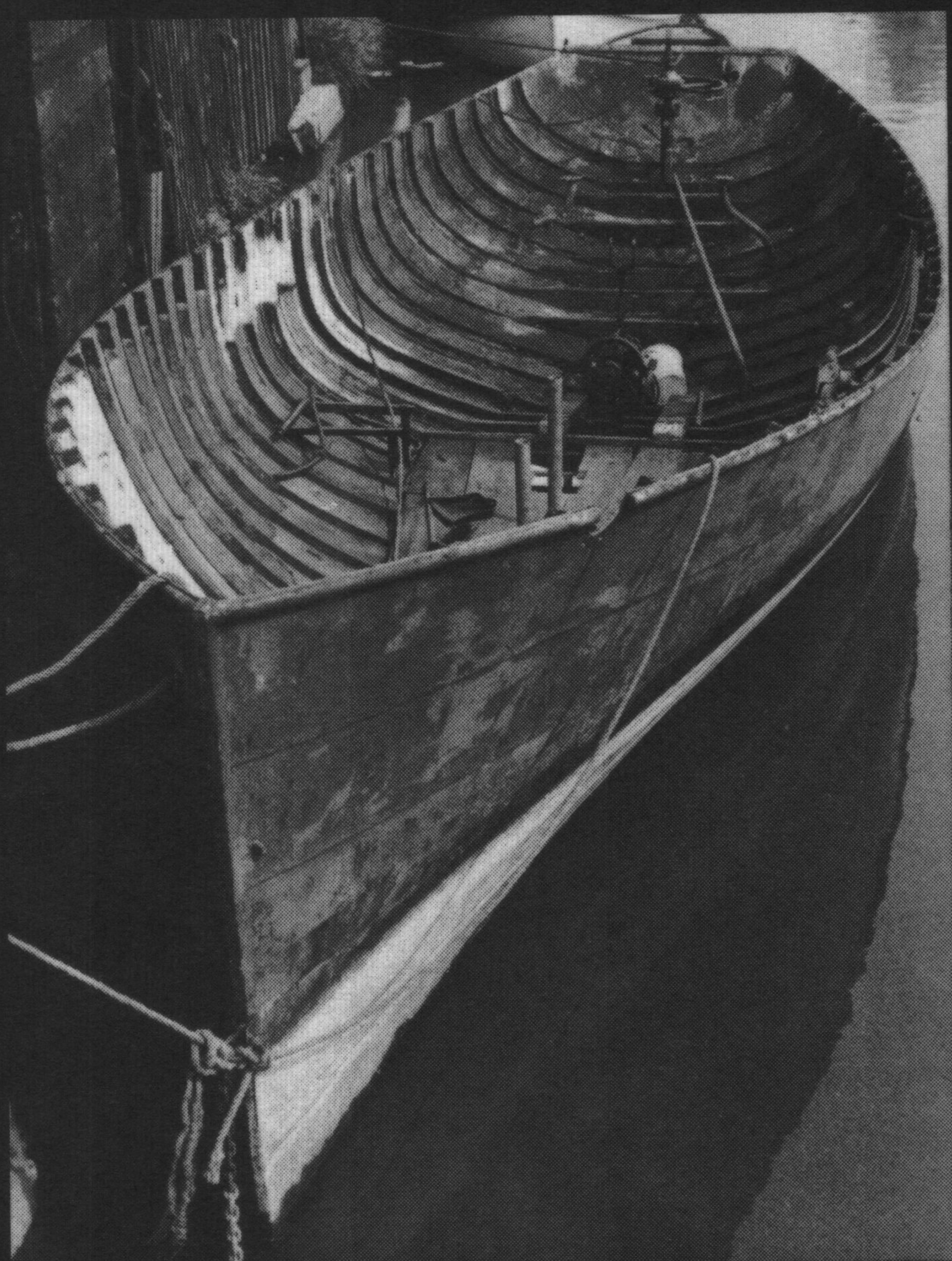
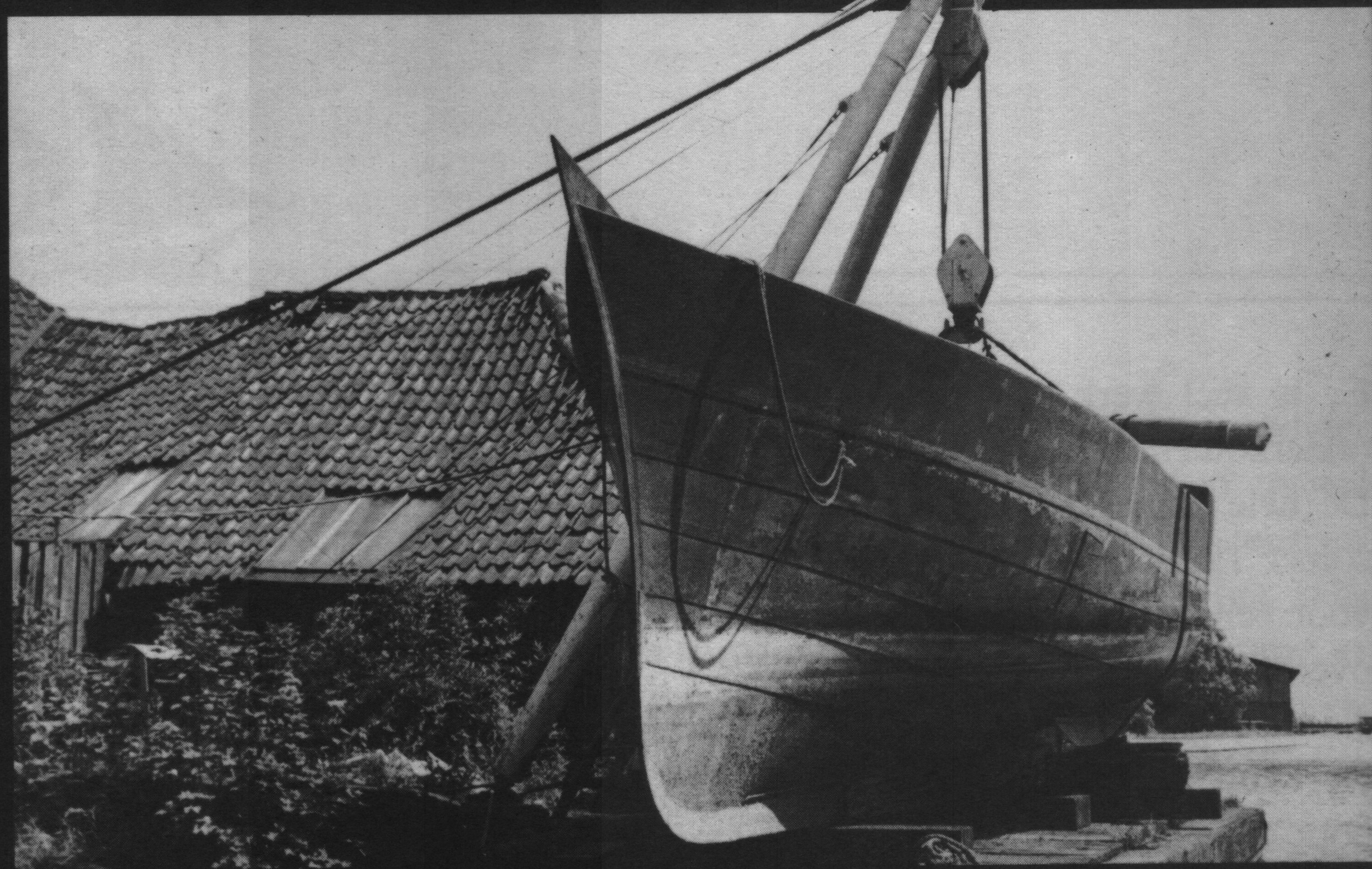
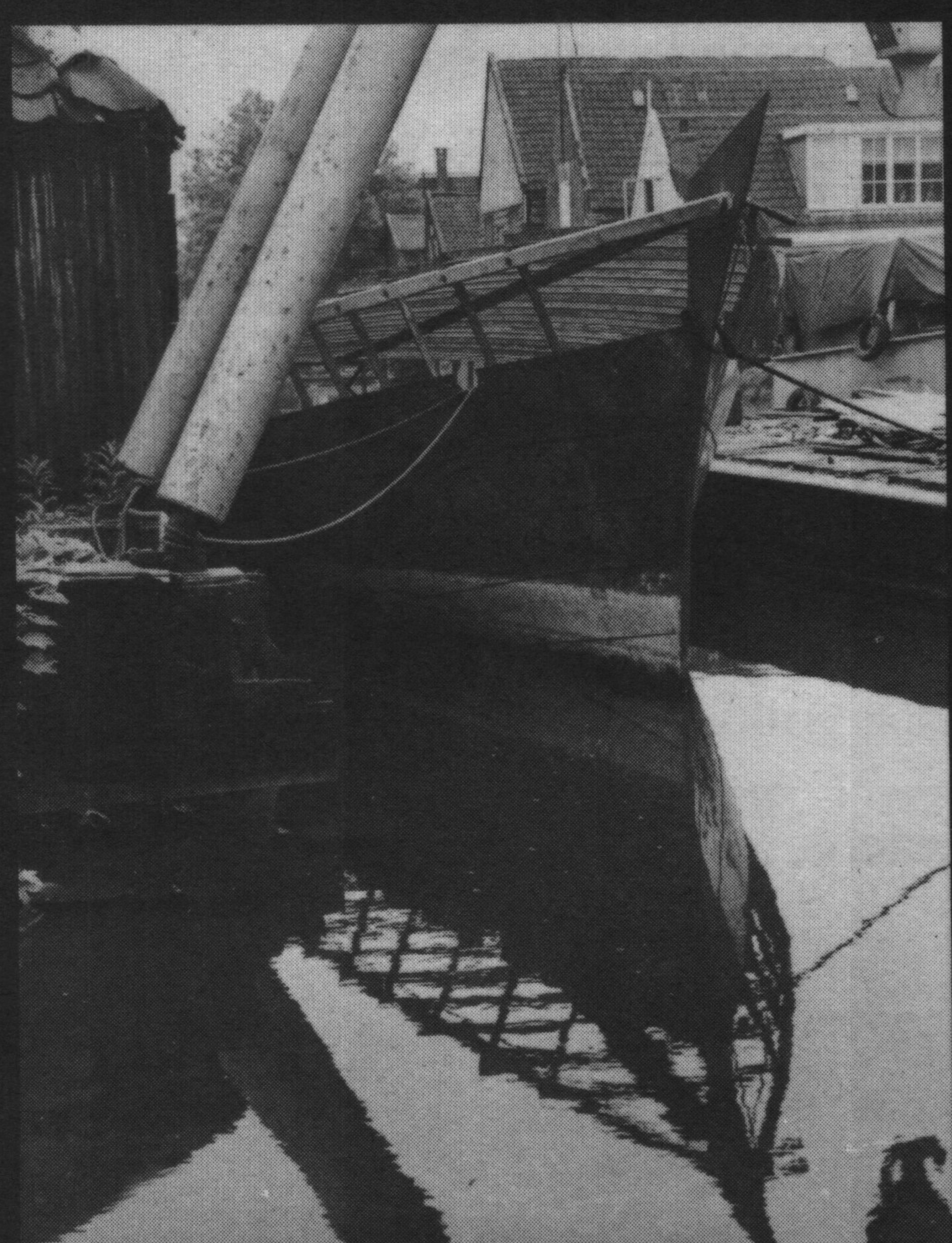
Het is juli; we hadden al in Spanje willen zijn. De bekende laatste loodjes spelen ons parten!
Het wordt september. We maken een proefvaart zonder wind. Het is een stille, nevelige dag en we kunnen slechts constateren dat ons dieseltje nog goed loopt.

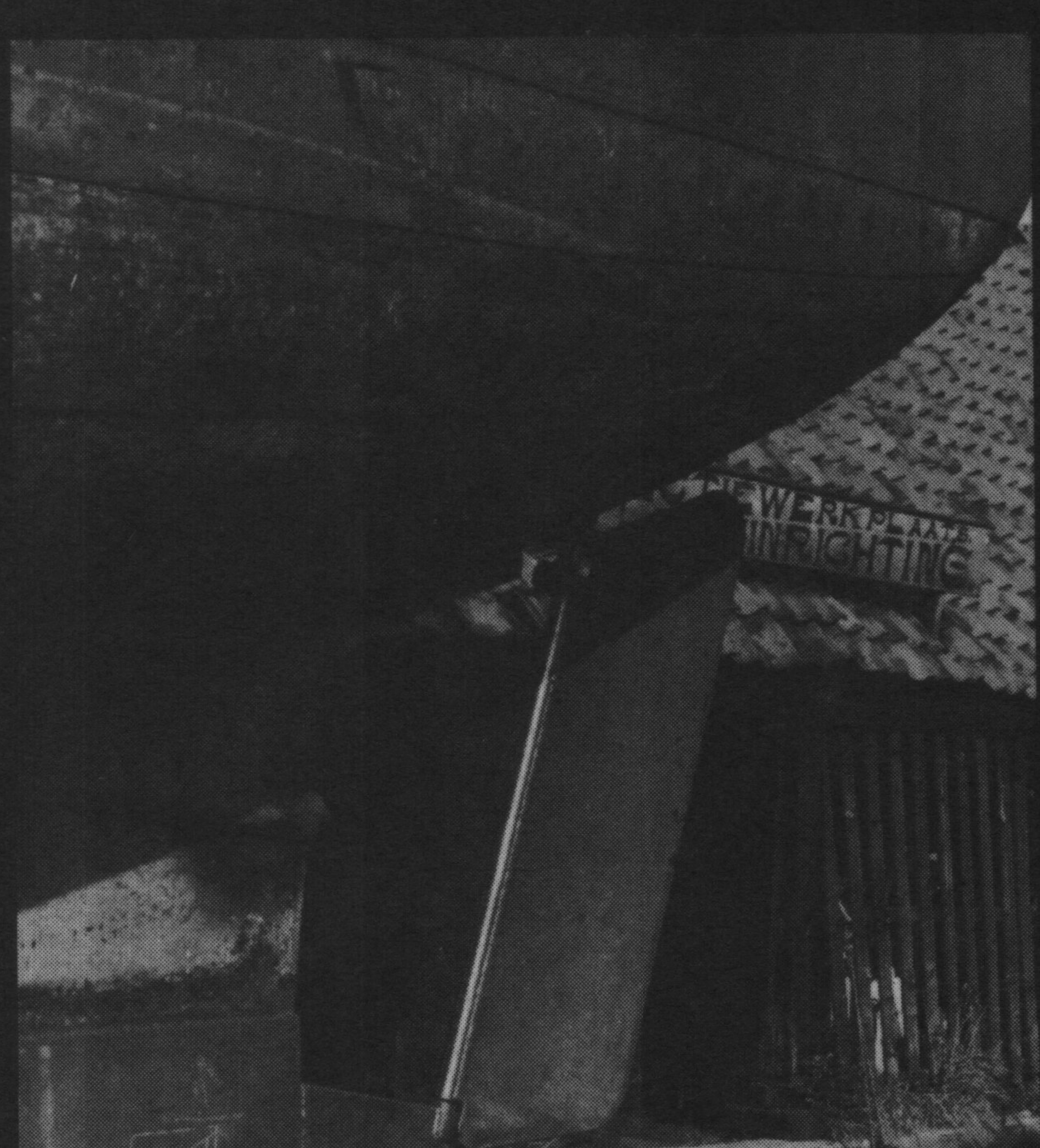
Dan komt het afscheid. Als we nu niet weggaan moeten we nog een winter wachten. Er zijn nog massa's onvolmaaktheden, maar die komen onderweg wel!



De winter van '65-'66 komt koud op ons 'dak' vallen na al die tropenzon! We vriezen in aan de Bierkade in Alkmaar.
Iedereen is verbaasd dat we nog aan boord wonen. We willen echter geen vaste banden met de wal met die grootse plannen voor een wereldreis!

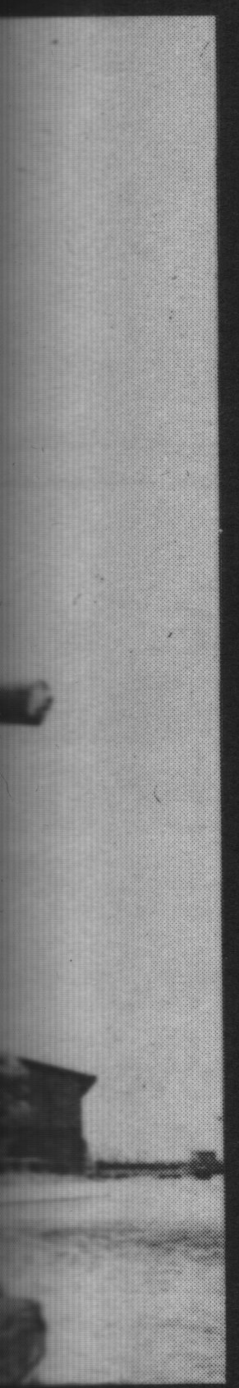
Die winterdagen teken ik het plan voor de verbouwing van ons schip. We hopen te beginnen zodra het ijs uit de sloot is!




Daar gaat de snijbrander in ons trouwe scheepje. De onttakeling is zo drastisch dat iedereen denkt dat het een sloopobject is!

Al spoedig prijkt er echter een klippersteven, de spanten worden verlengd en de dekdragers aangebracht. Nu komen de plannen uit de doeken. De lijnen geven reeds aan dat 'Elizabeth' veel in haar voordeel verandert.







Dan gaat het casco uit het water. Ook hier zullen enkele verbeteringen worden aangebracht.
Eerst controleren we de dikte van de scheepshuid door overal gaatjes te boren. Daar komt de eerste tegenvaller. Reeds vroeger werden aan bakboord enkele nieuwe gangen geplaatst. Nu blijkt ook aan stuurboord het vlak erg dun te zijn achter het midden en zelfs de spanten moeten worden vervangen! Bij de bouw heeft men in het schip cement aangebracht op de platen. Als we het verwijderen blijkt het staal op sommige plaatsen zwaar ingeroest en op andere plekken nog prachtig schoon te zijn. Toch besluiten we alles eruit te halen en door nieuw staal te vervangen.
Later komen de veranderingen aan bod.
'Elizabeth' is altijd erg loefgierig geweest en om deze slechte eigenschap uit de wereld te helpen verdiepen wij de kiel achter het midden. Er wordt een 'doos' aangelast, die als een wig onder de oude kiel moet passen. Een heel karwei en als het schip op de nieuwe constructie wordt neergezet is het een spannend moment. Dit verlengstuk is tevens benut voor kielkoeling in het smalle achterdeel. In het midden, waar de meeste ruimte is, wordt nog enige ballast aangebracht. Het schip past er prachtig in en later wordt het geheel aan de oude kiel vastgelast.
Ook wordt een nieuw roer geplaatst. De roerkoning bestaat uit twee delen zodat de klik vrij eenvoudig kan worden afgenomen.
Staal is prachtig materiaal; alleen jammer dat het zo ontzettend arbeidsintensief is!









Bijna een jaar duurt het werk aan het stalen casco. Dan begint mijn taak om er een leefbaar schip van te maken. Onder een plastic afdak wordt het hardhouten dek gelegd en verschijnt ook de opbouw; een teakhouten dekhuisje, dat als navigatieruimte zal gaan dienen.

Eindelijk is het moment aangebroken dat we de bescherming tegen regen en wind niet meer nodig hebben. Uit de hanebalken van een naburige loods maak ik deze foto. Het schip ligt nog wat hoog op het water, maar over zijn lijnen zijn we dik tevreden!

Een jaar later ziet het er heel anders uit. Een eigenhandig gedraaide reling siert het achterdek en er komt rook uit de schoorsteen: 'Elizabeth' is bewoonbaar!

an
jn
an te
k
gd en
teak-
atie-

rming
nodig
een
oto.
het
n we

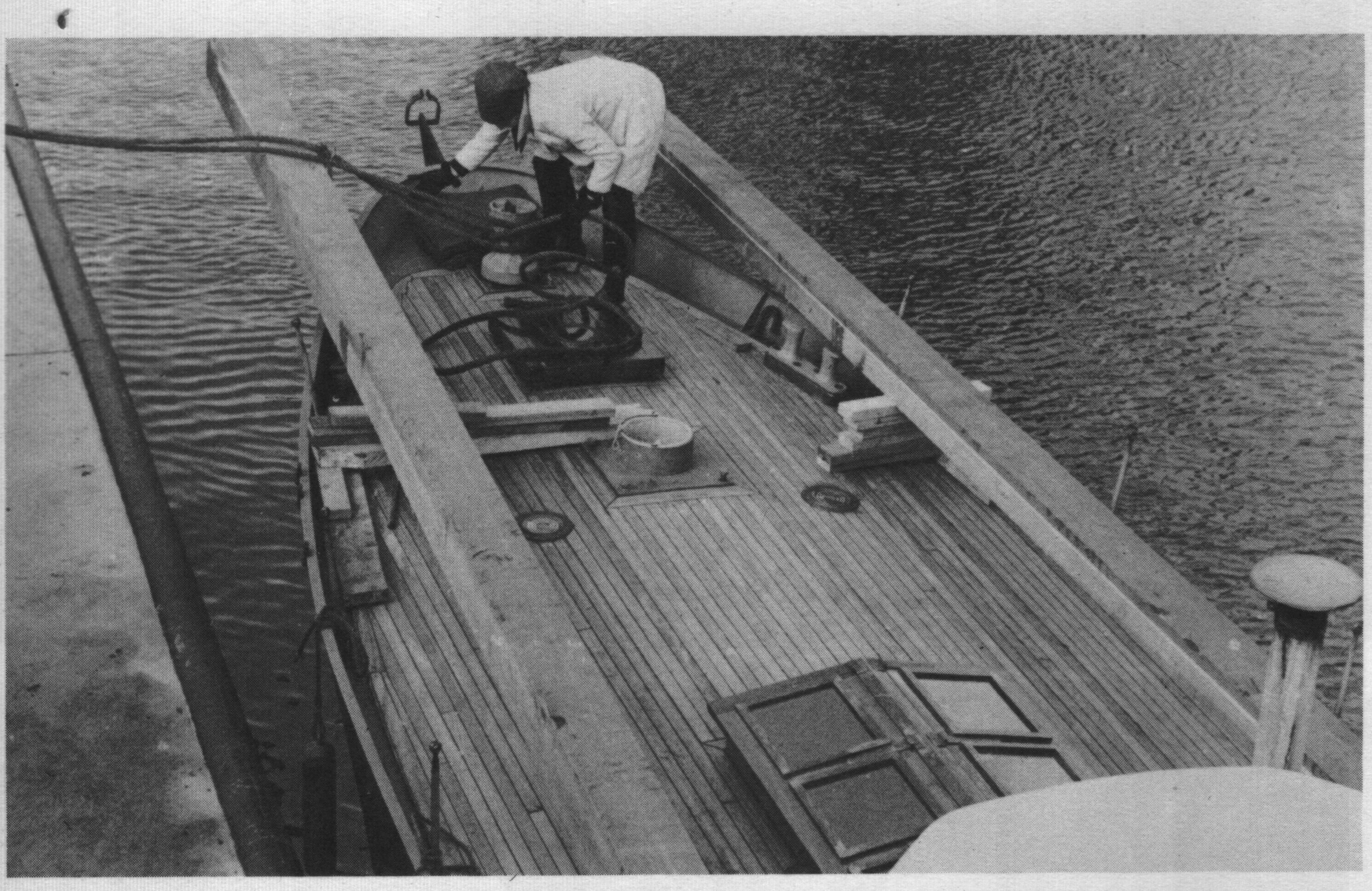
nders

komt
beth'











Met het schip halen we de stukken Oregonpine voor de masten en rondhouten. Het is voor het eerst dat de houthandel een dergelijk transport in orde maakt!

Op de terugweg naar Alkmaar meert Margaretha af op de kaapstander, de bolders zijn geblokkeerd door de zware stukken hout.

Er volgen weken van hakken, beitelen, zagen en schaven. Er verschijnt een berg krullen op het terrein en van het afvalhout stoken we het scheepsfornuis gedurende al die kille dagen! Langzaam maar zeker worden de palen masten: eerst achtkant, dan zestienkant en vervolgens rond. De top blijft vierkant; 'Elizabeth' zal een topmast gaan voeren en daar hoort deze vorm bij.

'Elizabeth' voor en na de metamorfose. De drie jaren hard werken zijn niet vergeefs geweest!

kken
n
erst
lk

r meert
der,
oor de

r
het
oken
nde al
nar
n: eerst

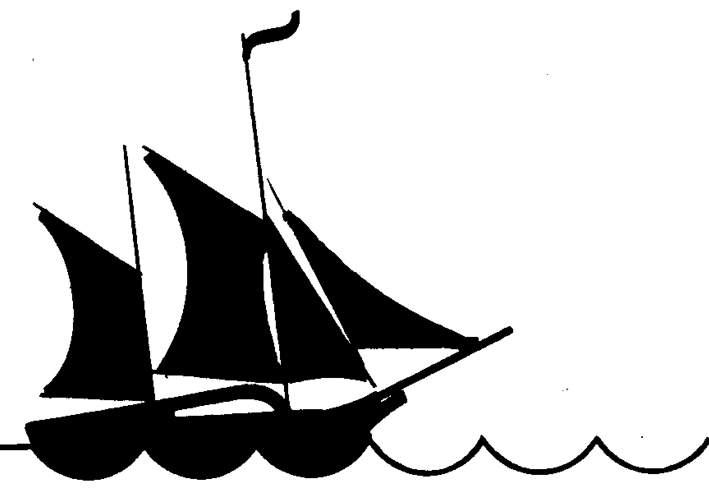
opmast
ze

ard
eest!

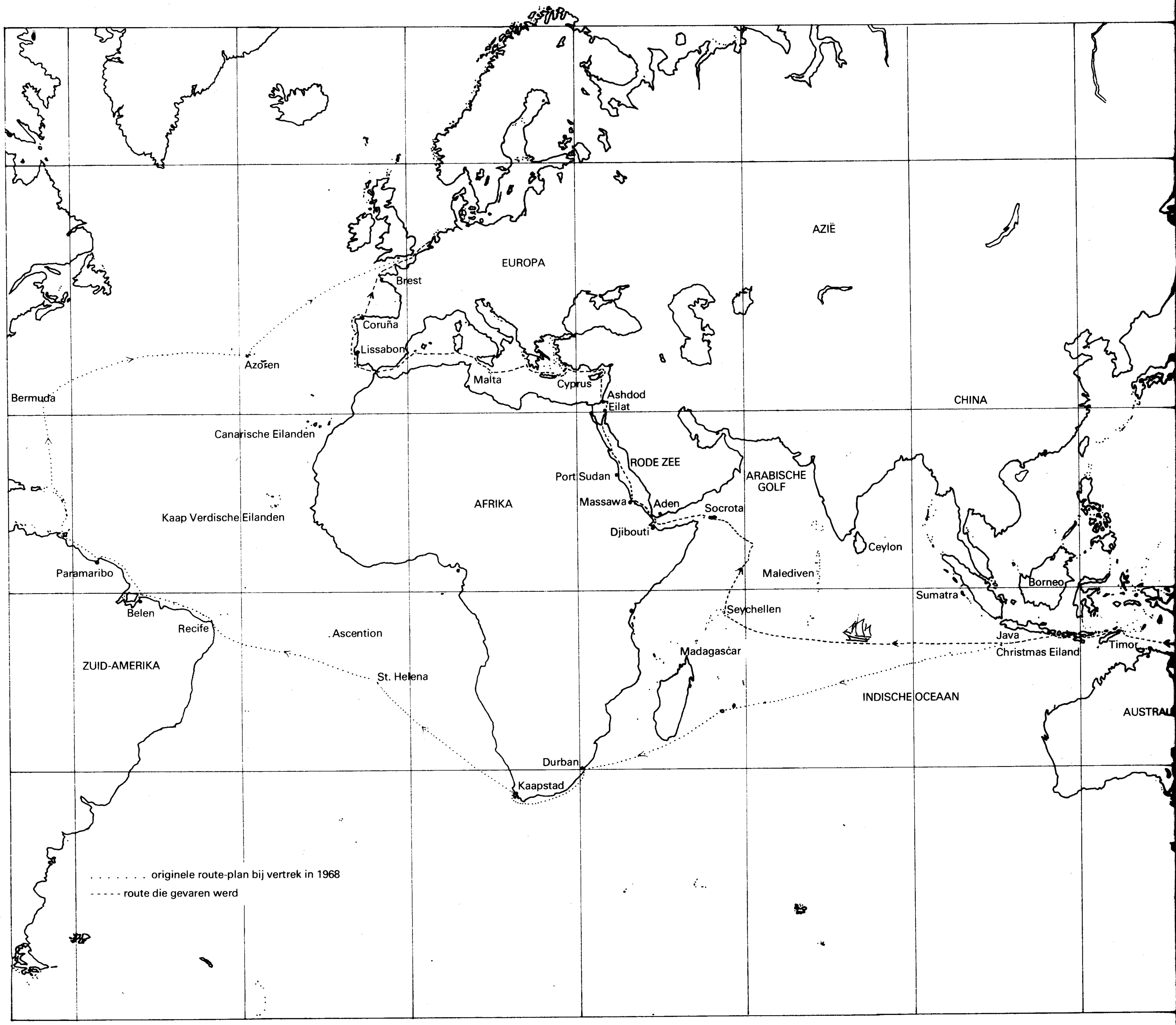




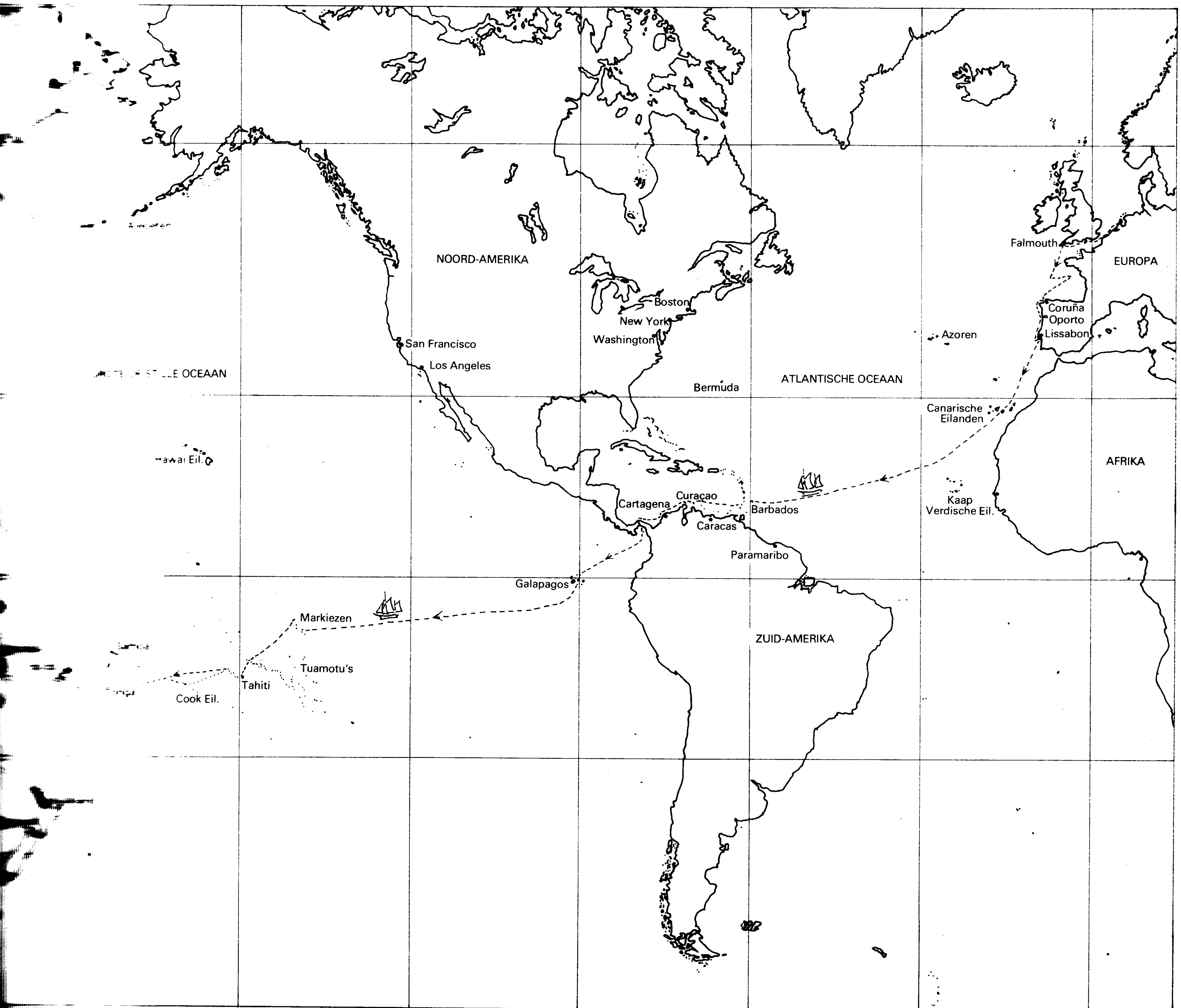
Een wereldreis begint



Het wordt eigenlijk een soort vuurdoop.
Twee goede bekenden gaan mee tot het eiland Wight en als zij van boord zijn breekt er een periode aan van vechten voor ons ideaal en dikwijls voor het behoud van ons schip.
Het is een nat en winderig najaar en pas begin oktober lijken de omstandigheden gunstig om de Golf van Biskaje over te steken. Een paar dagen na vertrek uit Falmouth zitten we echter in een frontensysteem van een stormdepressie die van de oceaan over Ierland naar het oosten trekt. Vier dagen loeit de wind door het tuig en zijn wij gedoemd om passief te blijven, onbeduidend klein, als een meeuw op de golven. Dit is ons eerste échte stormweer; het waait zeker met een kracht van 9 beaufort. Het weer knapt eindelijk op en dan komt ook de kust van Spanje.



La Coruña, een veelbelovende naam maar een smerige haven. Hier vechten we een hele nacht voor een goede ligplaats. De windkracht 10 van het weerbericht is niet overdreven als de eerste vlagen over de stampvolle haven waaien. De hele vissersvloot, die in rijen van 10 slecht ligt afgemeerd langs de kade, raakt los en drijft tegen de aan lager wal liggende jachten. Wij zijn, samen met een Engelsman, tijdig ontsnapt en meren aan een grote boei, ver van de in drift geraakte schepen.
Verder Portugal, een aaneenschakeling van martelpartijen in havens en op ankerplaatsen. Onze Engelse vrienden van La Coruña geven op en gaan terug naar Engeland, wij vragen ons dikwijls af waar we aan begonnen zijn en hoe lang deze strijd om het bestaan nog voort zal duren.



Eindelijk, vlak voor Kerstmis, varen we uit van Lissabon naar de Canarische Eilanden. Het wordt het eerste zeilgenot.
Een matige noordoosten wind brengt ons ieder etmaal zo'n 130 mijl in de goede richting en een dag voor oudejaar komen, juist voor zonsondergang, de kust van Gran Canaria en de haven van Las Palmas in zicht.
De tweede kennismaking met een rustpunt, een bevoorradingscentrum, als springplank voor de Atlantische oversteek.
Weer ontzettend veel meeliggers, er worden zelfs plannen gesmeed om een grote oudejaarsfuif te organiseren! Een slecht weerbericht stuurt alles echter in de war. 's Middags is iedereen in de weer met het uitbrengen van extra

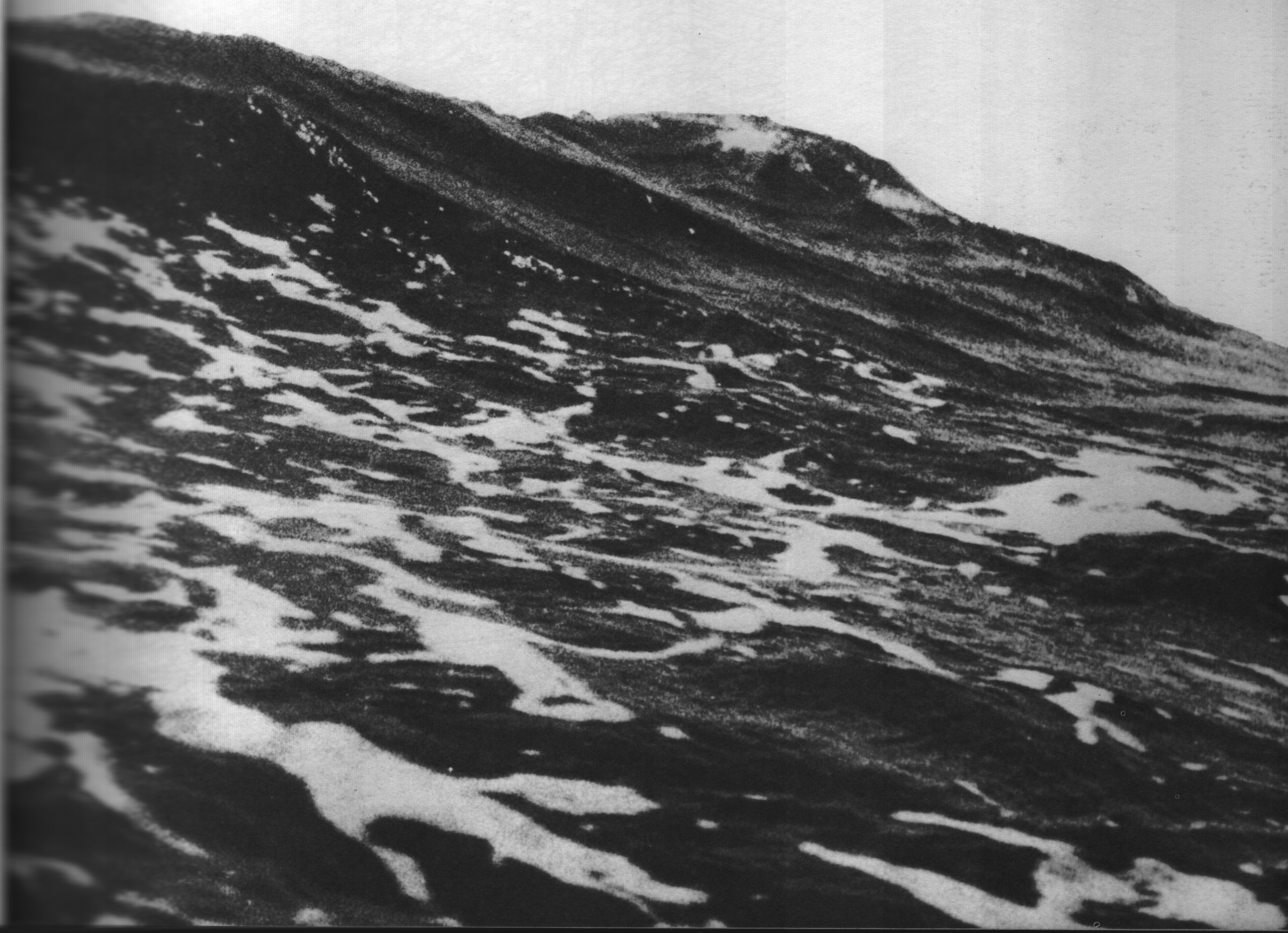
Het wordt september, eigenlijk veel te laat om door de Golf van Biskaje naar het zuiden te gaan. Vanaf het strand van Alum-Bay op het eiland Wight kijken we naar de uitgang van de Solent die bij zuidwest 7 nog verre van rustig is!

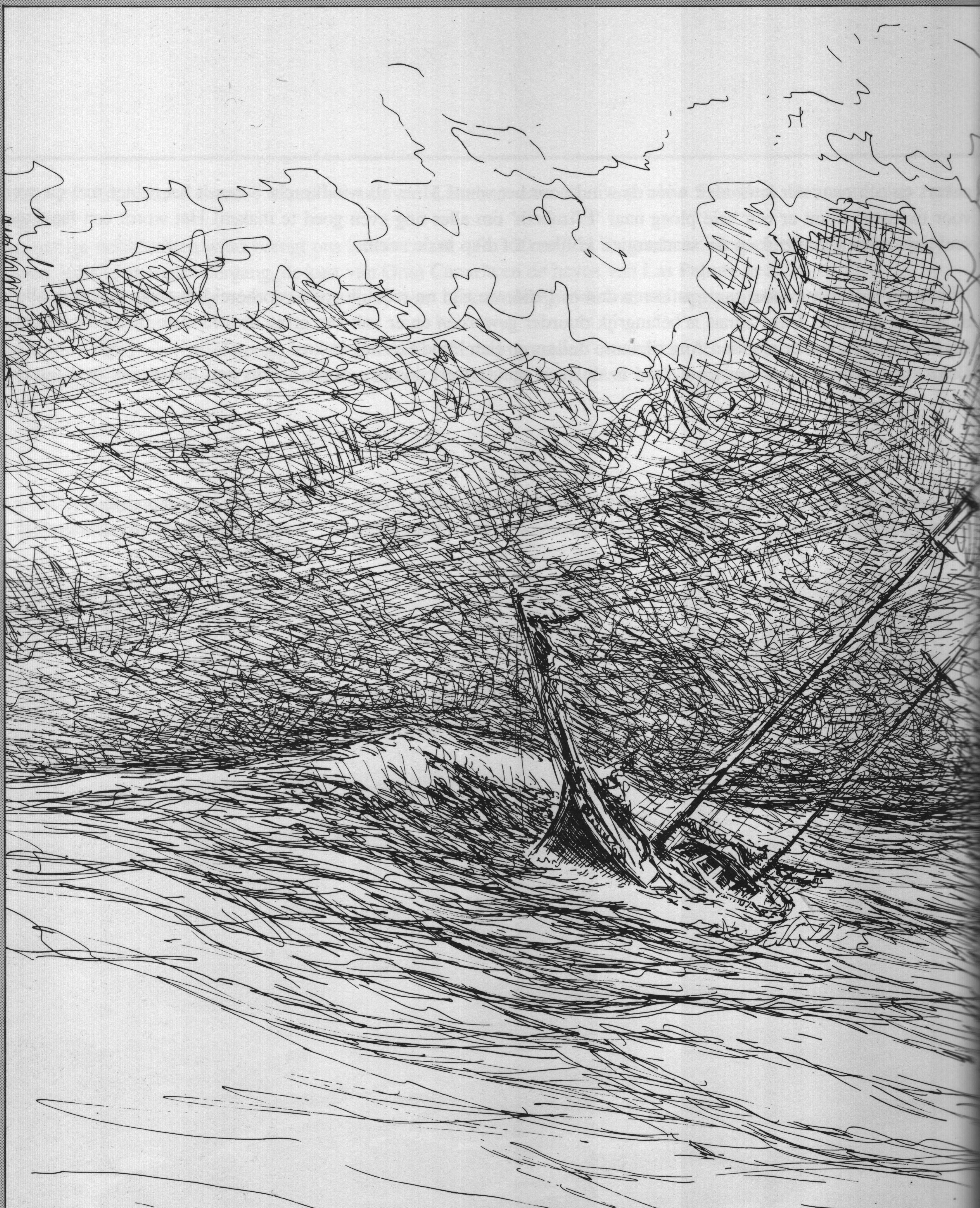


ankers en een paar uur later loeit wéér de wind door het want! Meer als windkracht 8 wordt het echter niet en even voor twaalven komt er een hele ploeg naar 'Elizabeth' om alles nog even goed te maken! Het wordt een feest met veel wijn en gitaarmuziek en de 'seachanties' klinken tot diep in de nacht.

Er valt nu heel wat minder te organiseren dan in 1964, we zijn nu redelijk goed voorbereid, het zijn eigenlijk alleen de nodige inkopen. Las Palmas is belangrijk duurder geworden en er valt een grote bres in onze financiële reserve. Bij het uitvaren zijn er nog tien Amerikaanse dollars en tien Pond Sterling in kas!
Gelukkig is daar de wetenschap dat we in de West charterwerk kunnen doen, anders zou het er niet best uitzien!

In de Golf van Biskaje ondergaan we de eerste echte storm van ons leven. De horizon gaat schuil achter enorme waterbergen en voor vier dagen zijn we genoodzaakt af te wachten, gelukkig met de lagerwal op 125 mijl afstand.







De zee loopt op tot afmetingen die nieuw voor ons zijn, maar het is verbazend hoe weinig water 'Elizabeth' eigenlijk overneemt. Natuurlijk zijn daar de striemende flarden schuim die over dek slaan en het buiten zijn onmogelijk maken, maar echte brokken water krijgen we zelden te verwerken. Eenmaal komt er een breker aanstormen die ons voor een aantal seconden onder water begraaft. Het lijkt echter erger dan het is want zelfs het bijbootje is op dek blijven liggen!
Wel zijn de bewegingen zo abrupt dat er van slapen niets terechtkomt. Dat wordt ons grootste probleem: de oververmoeidheid.
Ook moet er scherp op scheepvaart gelet worden, we zitten midden in de Golf van Biskaje, ongeveer 125 mijl uit de Franse kust. Regelmatig zien we grote schepen langsvaren en 's nachts moet ik vaak aandacht op onze aanwezigheid vestigen door te stakelen met een sterke lamp.

Wel zien we nu het verschil in krachtsverhouding met een dergelijk object dat zich door de hoge zeeën heenboort en ons nietige drijvertje dat wel enorme luchtsprongen maakt maar aan de oppervlakte blijft! Dit is de veiligheid van een klein schip in stormweer, de grootste vijand is de lagerwal.

Ook in de haventjes aan de Spaanse en Portugese kust ondervinden we dikwijls slechte weersomstandigheden. Vooral als de vissersschepen binnenkomen is het niet eenvoudig een veilig plekje te vinden.

Het laatste contact met Portugal, een vredig haventje bezuiden Lissabon. Sezimbra, in het strijklicht van de avondzon.

Ankers en visgerei.









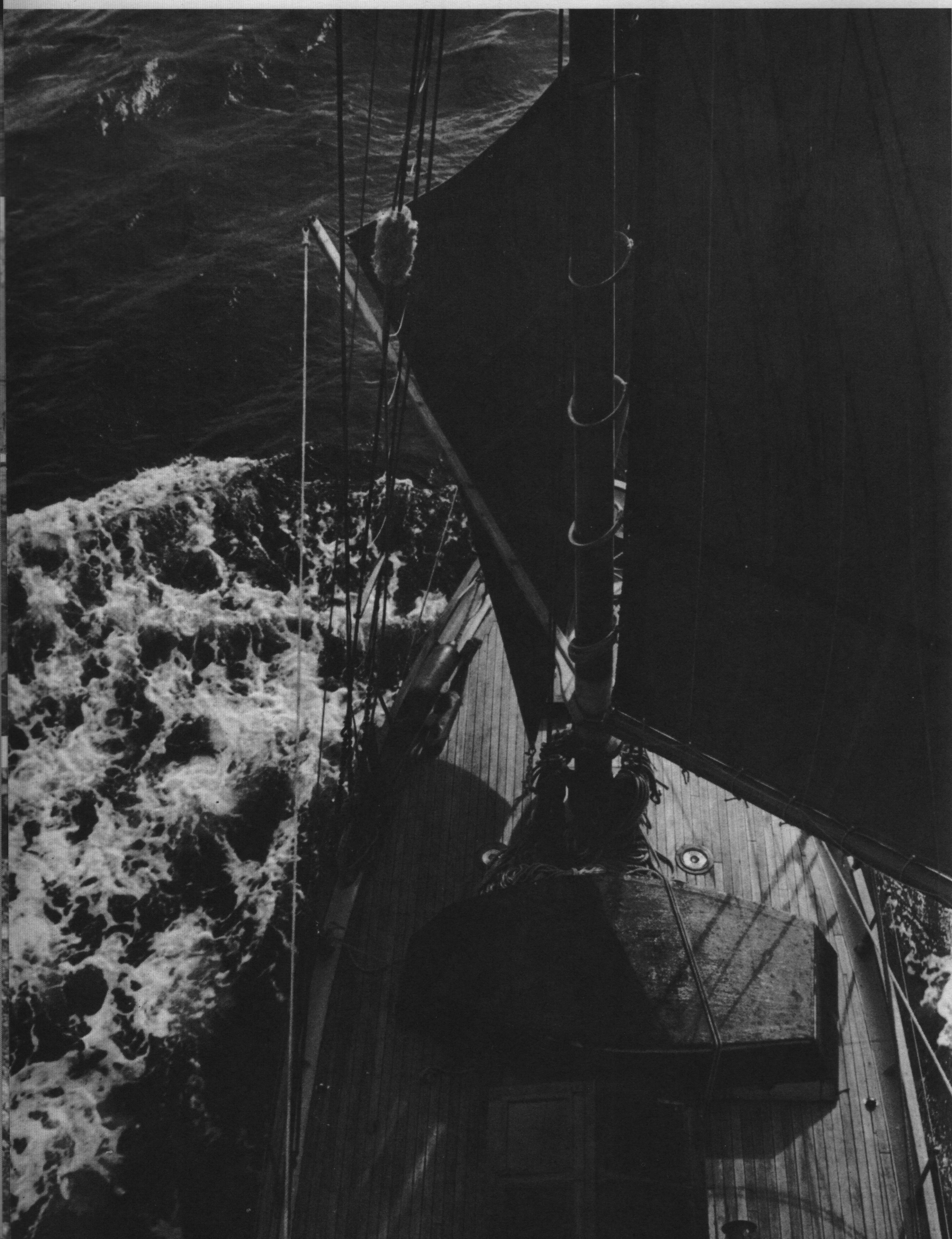
De eerste prettige zeilervaring ligt achter ons; vooruit in het avondlicht Gran Canaria en de haven van Las Palmas.

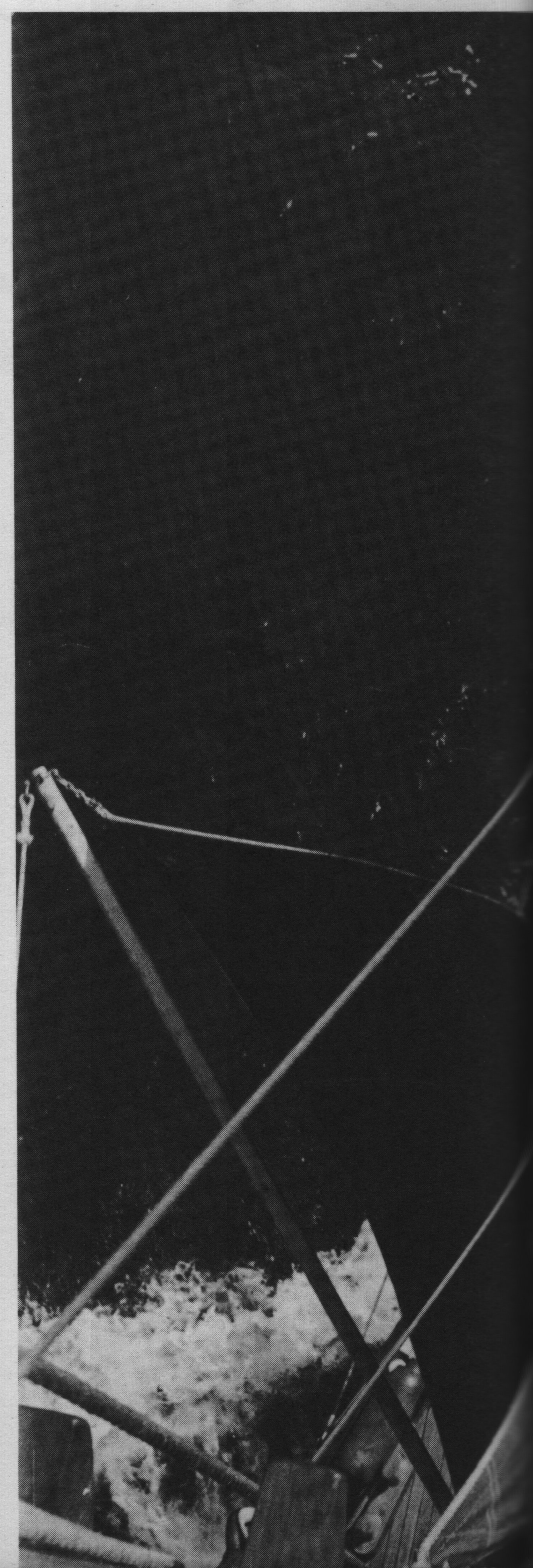


Weer naar de West

Ons vertrek valt bijna een maand later dan in 1964.
De weerkaart toont echter weinig verschil tussen de maand december en januari. Het is natuurlijk geen wedstrijd, maar als je vertrekt heb je toch altijd de wens om een goede oversteek te maken.

De eerste keer duurde de tocht van 2700 mijlen 39 dagen, van haven tot haven. Beslist geen record, maar de zwakke winden bezorgden toen zelfs het snelste schip een langzame oversteek. Of de duivel ermee speelt: het wordt deze keer hetzelfde liedje. Dagen gaan voorbij met windkracht 1 à 2 en ook nu weer verzeilen we in westenwind! 'Elizabeth' begint aan te groeien met langhalzen en veel vaart lopen we niet meer. Na 37 dagen komt Barbados in zicht, het is weer een lange reis geweest!





strijd,

ar de
wordt
wind!
dos in

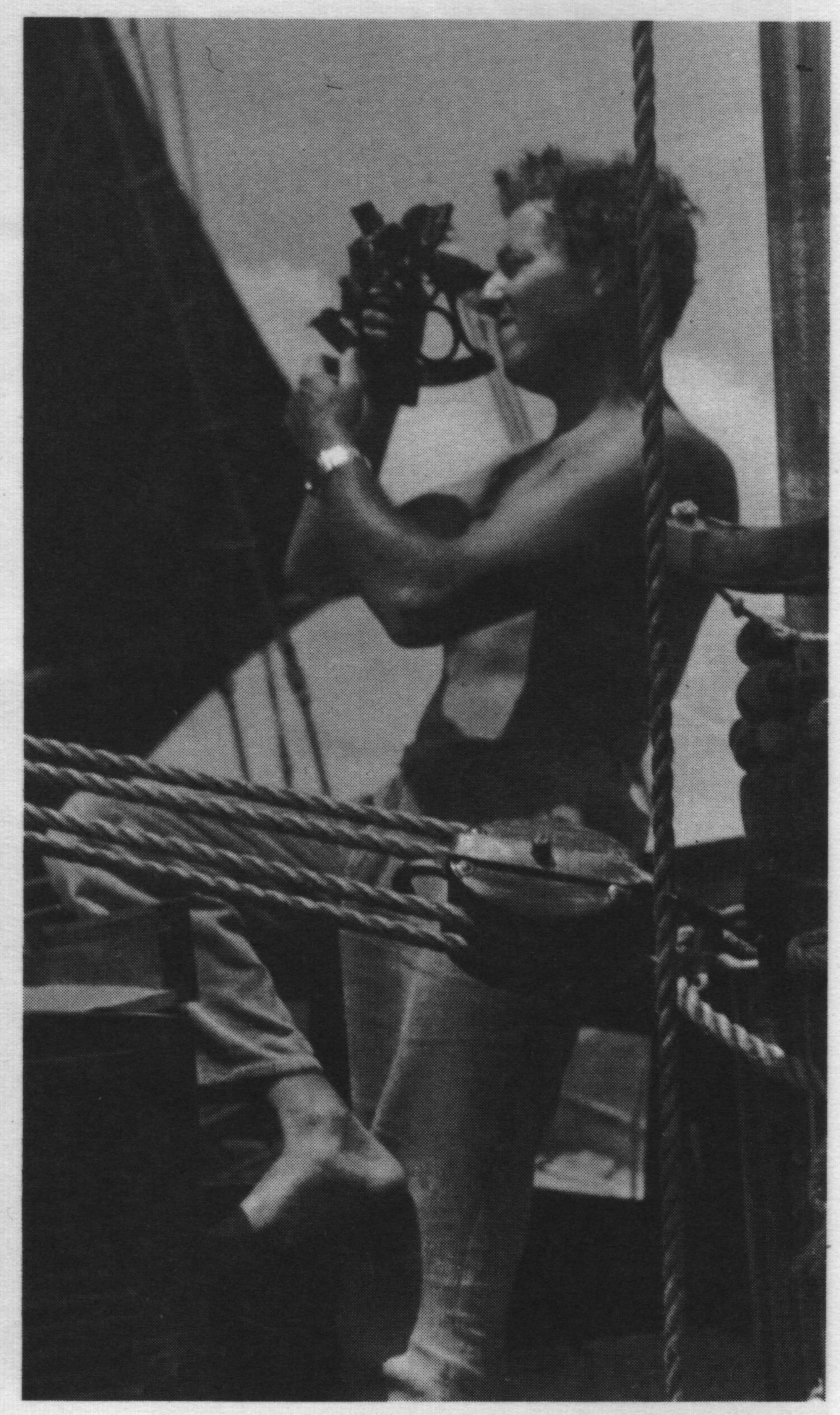
Uit de grote mast zien we hoe de stuurfok zijn werk doet. Het zeil is uitgeboomd tegen de mastvoet en staat niet aan het stag, maar naast de mast op het voordek. De schoot gaat via een blok op de reling direct naar de helmstok. Tegenover de schoot zijn aan de helmstok naar lij enkele 'shockcords' bevestigd die bij het wegvallen van de druk het evenwicht herstellen. Een simpel zelfstuur-systeem dat 'Elizabeth' over de oceanen brengt.
We zien dat zelfs de bezaan effectief meedoet. Dit kan alleen als de wind 45 graden achterlijk invalt.







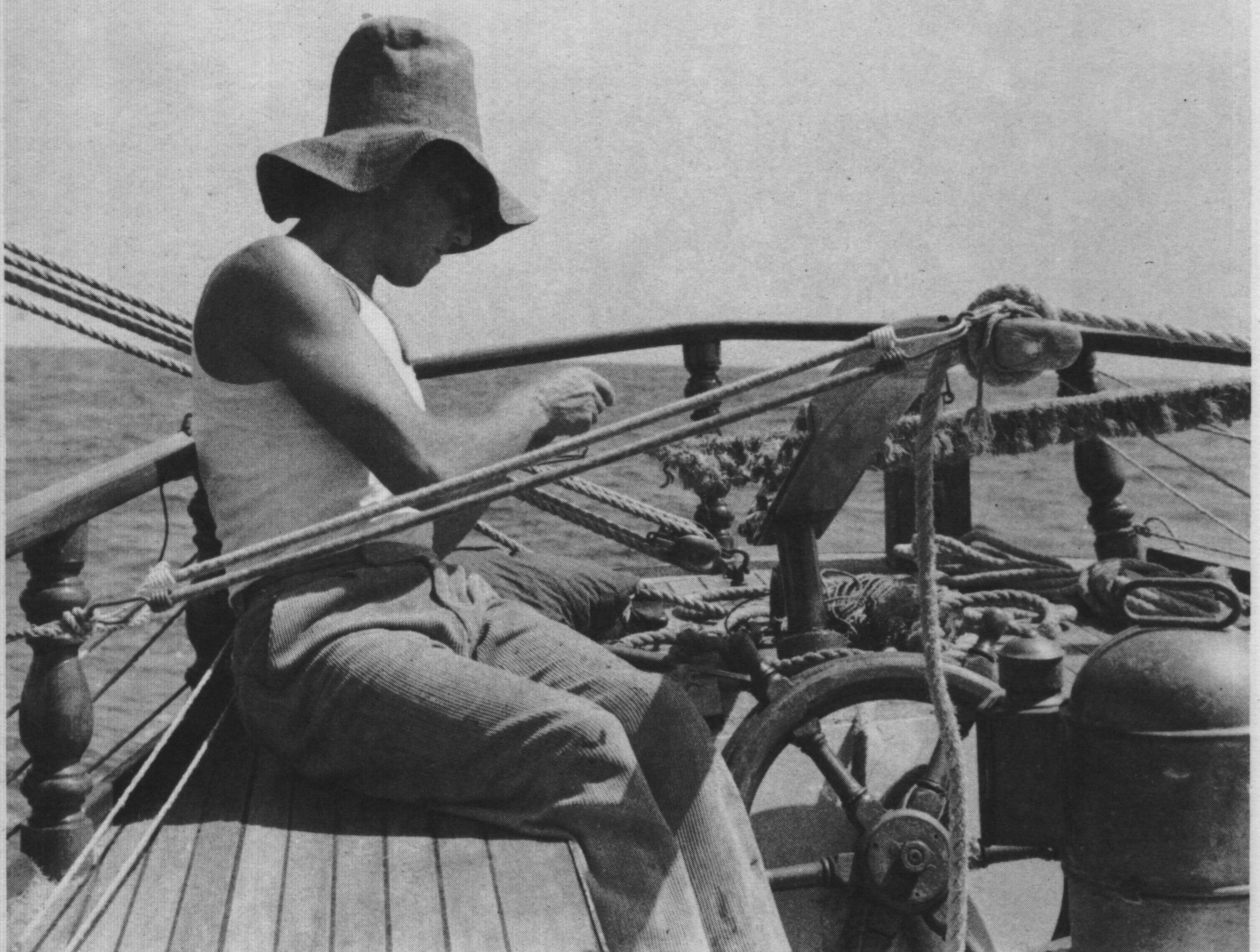




Margaretha heeft alle tijd om op dek wat aan haar tropengarderobe te doen. Veel kleding behoeft men hier echter niet; bikini's en luchtige jurkjes, andere zorgen zijn er niet in dit klimaat!

Natuurlijk bepalen we iedere dag onze positie door het schieten van de zon. Bij rustig weer is dit een eenvoudige handeling. Als het ruw is komen er echter heel wat trucjes en handigheidjes bij te pas om op de halve minuut nauwkeurig de hoogte van de zon boven de kim te bepalen!

Het weer blijft niet ideaal; de wind flauwt af en de snelheid van 'Elizabeth' loopt terug tot 3 à 4 knopen. Op het achterdek nogmaals een overzicht van het gehele stuursysteem.



Nu het weer rustig is komt de gelegenheid voor klusjes. We maken schurftplattings van oud touwwerk. Later worden deze lange slierten om de stagen gedraaid. Het eindresultaat ziet er uit als een tuitenrager. Op plaatsen waar de zeilen langs het stagwerk schavielen geeft dit een afdoende bescherming. Onder de zeilers ontstaan allerlei fantasienamen voor het eindprodukt dat eigenlijk alleen nog gebruikt wordt op klassieke jachten. Zij zijn vaak sprekender dan de officiële benaming, alleen de functie blijft voor velen een raadsel. Begrijpelijk als men van 'hemelboenders' en 'zeilwassers' spreekt!

Chartervaren

Het verblijf in de West wordt deze keer voornamelijk beheerst door de zorgen voor de toekomst. Een reis rond de wereld zonder financiële achtergrond lijkt ons onverantwoord. Op het laatste moment voor vertrek werd de afspraak om voor een groot dagblad in Nederland reisverhalen te schrijven afgewimpeld en onze verwachtingen om van een dergelijke tocht iets te maken, er een bestaan mee op te bouwen, worden wel erg teleurstellend beantwoord!

Ook het chartervaren is erg veranderd. Het is meer specialistenwerk geworden. Er liggen in het haventje van Grenada wel zestig luxe jachten waarvan de eigenaars allemaal gauw rijk willen worden. Concurrentiestrijd en afgunst zijn twee begrippen die hoogtij vieren.
Iedereen is vol lof over 'Elizabeth', maar wat charteren betreft geven ze ons weinig kans. De meeste jachten zijn ingericht voor vier of zes gasten en wij kunnen er maar twee aan boord onderbrengen. Het gaat er tenslotte om mensen op vakantie een prettige tijd te bezorgen en waar er teveel bij elkaar zijn, ontstaat dikwijls ongenoegen. Ondanks alle pessimistische verwachtingen vaart 'Elizabeth' 20 weken langs de prachtige kusten van Grenada, de Grenadines, Sint Vincent, Sint Lucia en Martinique. Voor ons zijn het moeilijke weken; voor de gasten, die zo uit het drukke bestaan in de States om moeten schakelen, dikwijls evenzo. Het valt ons op dat velen van hen deze rust niet meer aan kunnen! Dan, juli 1970, zien we de prachtige eilanden voorlopig aan de kim verdwijnen, we hopen ze op de thuisreis, na het ronden van Kaap de Goede Hoop, nog een keer terug te zien.

De tweede kennismaking met de Antillen. De tropenweelde is nog even boeiend.





Ook is daar weer Sint George op Grenada, voor ons het mooiste havenplaatsje van de West. Het blijft een openbaring om hier binnen te varen!

Langs de kade liggen de handelsschoeners die het transport tussen de eilanden verzorgen. De laatste herinneringen aan de zeilende koopvaart.

De schepen worden nog steeds gebouwd. Op Carriacou, het hoofdeiland van de Grenadines, staat een casco aan het strand onder de kokospalmen. Spoedig zal er een feest zijn op het eiland als het schip te water gaat!

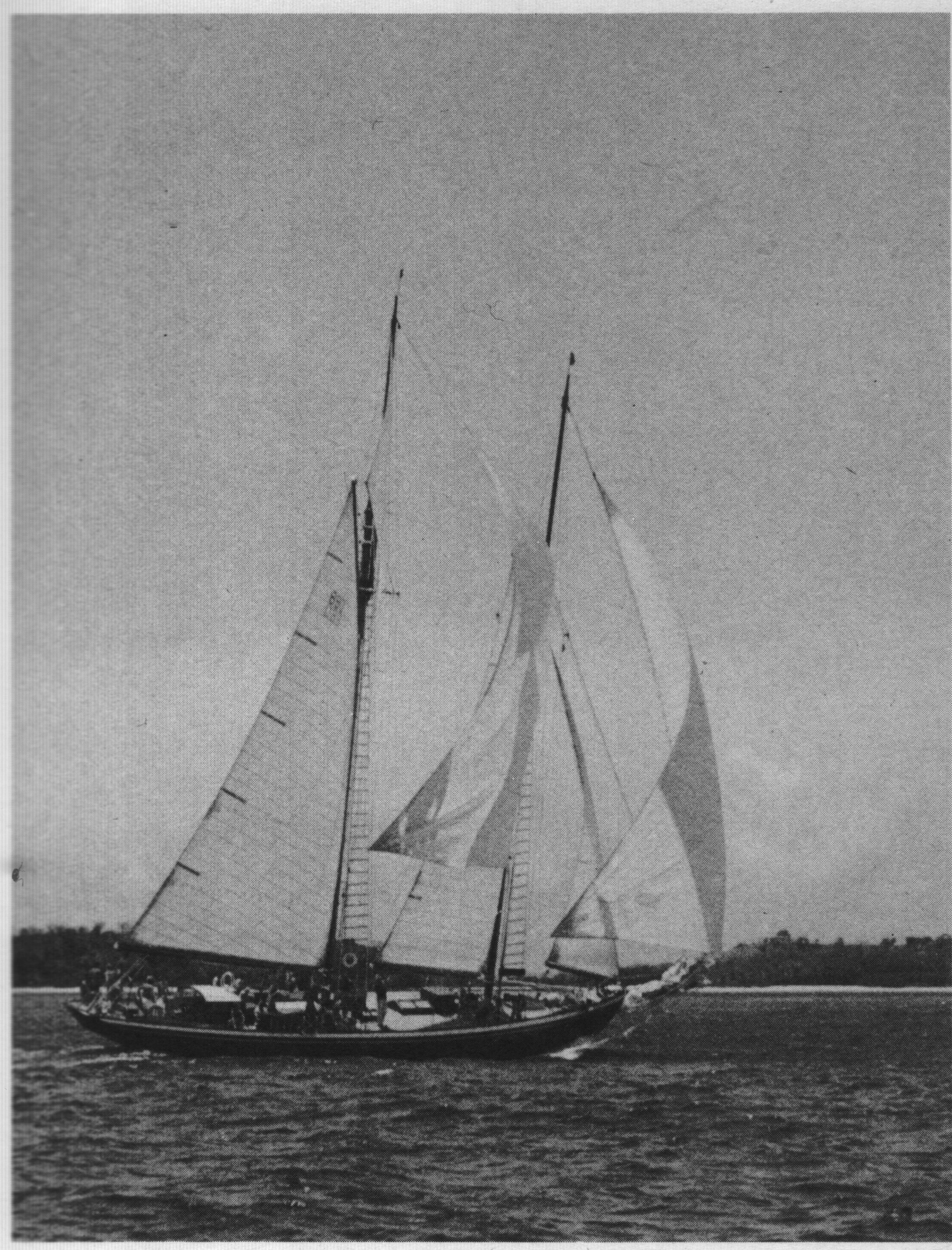
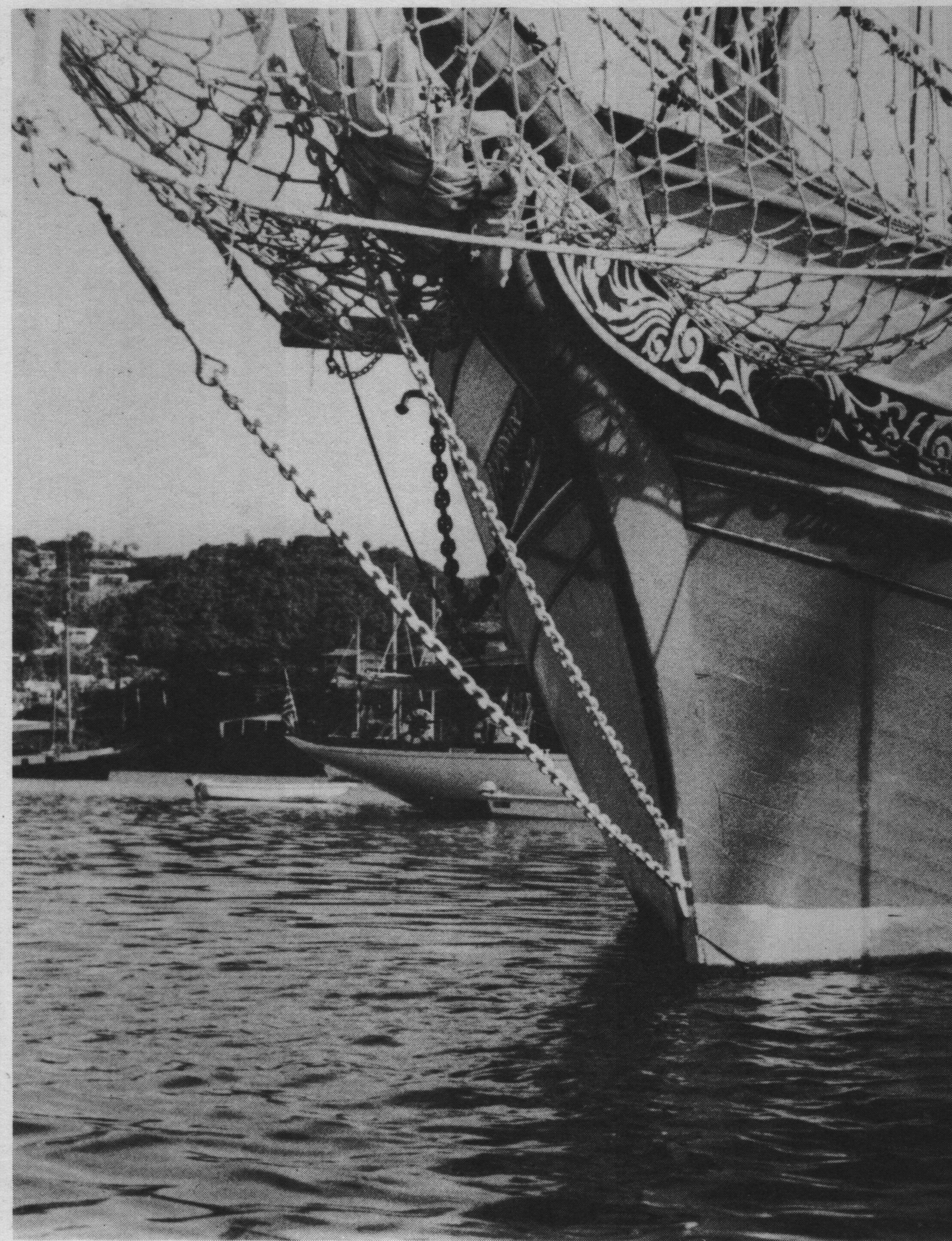
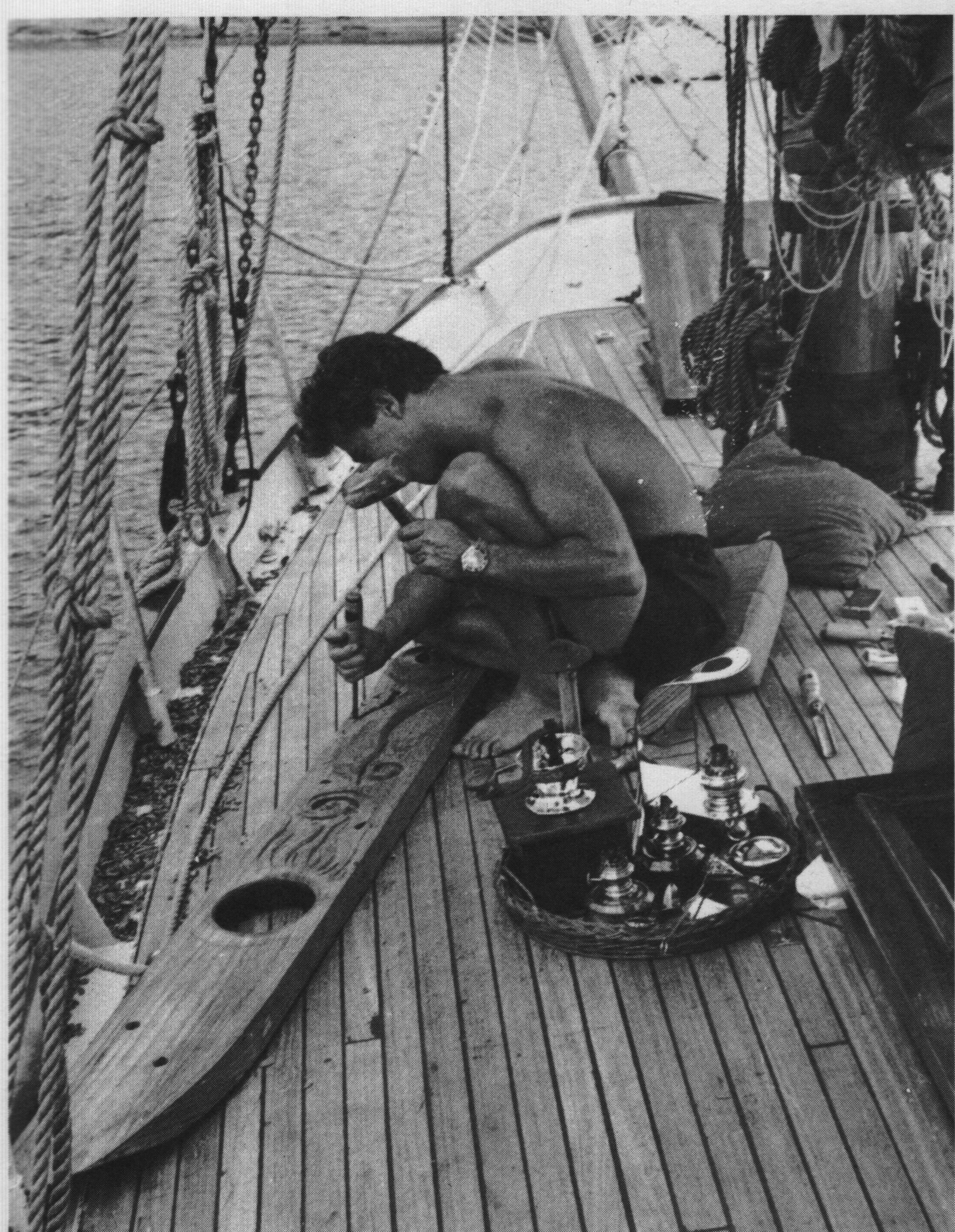


Er zijn nog steeds een heleboel klusjes aan ons schip. Door het dringend vertrek uit Nederland voor de invallende herfst uitgesteld, komen we er nu pas aan toe. Een net onder de boegspriet is niet slechts bedoeld om lekker in te liggen tijdens het varen, maar is voornamelijk bedoeld om het zeil dat daar gevoerd wordt op te vangen als het gestreken wordt.

Ook de bakboords stevenversiering is nog niet klaar. Het zijn prettige bezigheden ter verfraaiing van ons schip en ik ben er dagen mee bezig.



De jachthaven is enorm uitgebreid. Er liggen kapitale jachten die welgestelde toeristen langs de eilanden varen tegen betaling van de nodige dollars. De concurrentie is groot, maar toch hopen ook wij voor een jaar aan dit bedrijf deel te kunnen nemen om de verdere reis financieel rond te krijgen.






Het charterseizoen breekt aan. 'Elizabeth' vaart een jaar lang met betalende gasten langs de eilanden. We leren de Bovenwindse Eilanden kennen. Sint Lucia, rond 1900 groeide hier het suikerriet. Nu staat de suikerfabriek verlaten in de aanplant van het 'groene goud'. De suikerbiet heeft de rietsuikerteelt hier de das omgedaan. Als export-artikel kweekt men nu bananen. Ze worden wekelijks met fruitschepen naar Europa uitgevoerd.



Per auto rijden we langs de bochtige weg door het bergland. Ons doel ligt aan de voet van de twee 'suiker-broden', de Pitons genaamd. Soufrière heet de vallei waar de vulkanische aard van deze eilanden nog volop actief is.

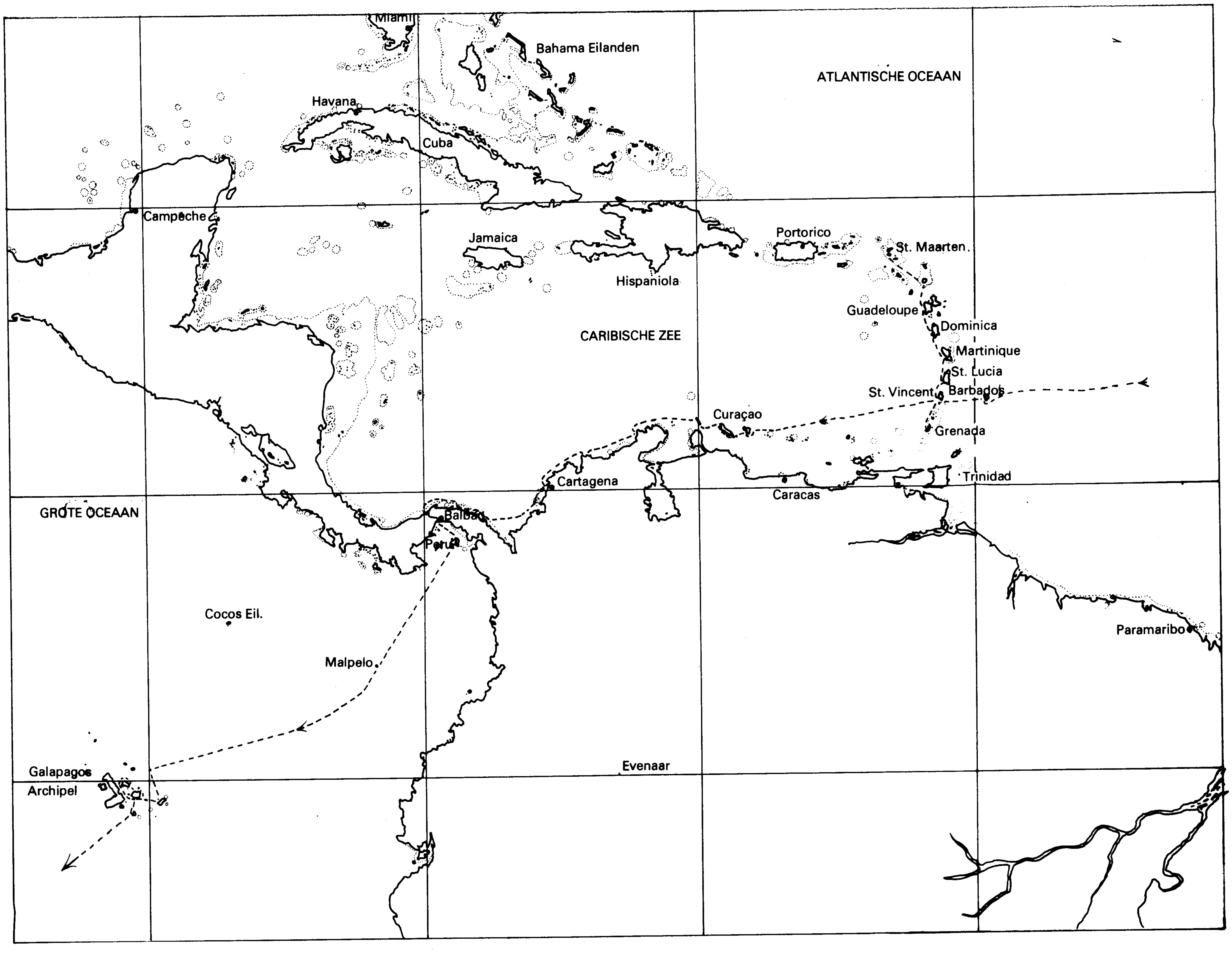


Reeds van ver ruiken we de zwavel-dampen die hier uit de borrelende bronnen omhoogkomen. De frequenties van activiteit schijnen een bepaalde regelmaat te vertonen. In 1903 ging er een siddering door de Bovenwindse Eilanden, de vulkaan op Sint Vincent kwam tot uitbarsting. Dit had een waarschuwing kunnen zijn voor de buureilanden. Korte tijd later kwam de eruptie van de Mont Pelée op Martinique, 250 kilometer naar het noorden. St.-Pierre, toen de hoofdstad van Martinique, werd volledig in de as gelegd. Er was één overlevende: de enige gevangene van St.-Pierre op dat moment.

De kompasroos in het hek van Marigot-Bay Hotel daagt ons weer uit verder te trekken. We nemen afscheid van deze prachtige eilanden. Koers west, bestemming Curaçao, er zal een kind geboren worden!

Geboorte op Curaçao

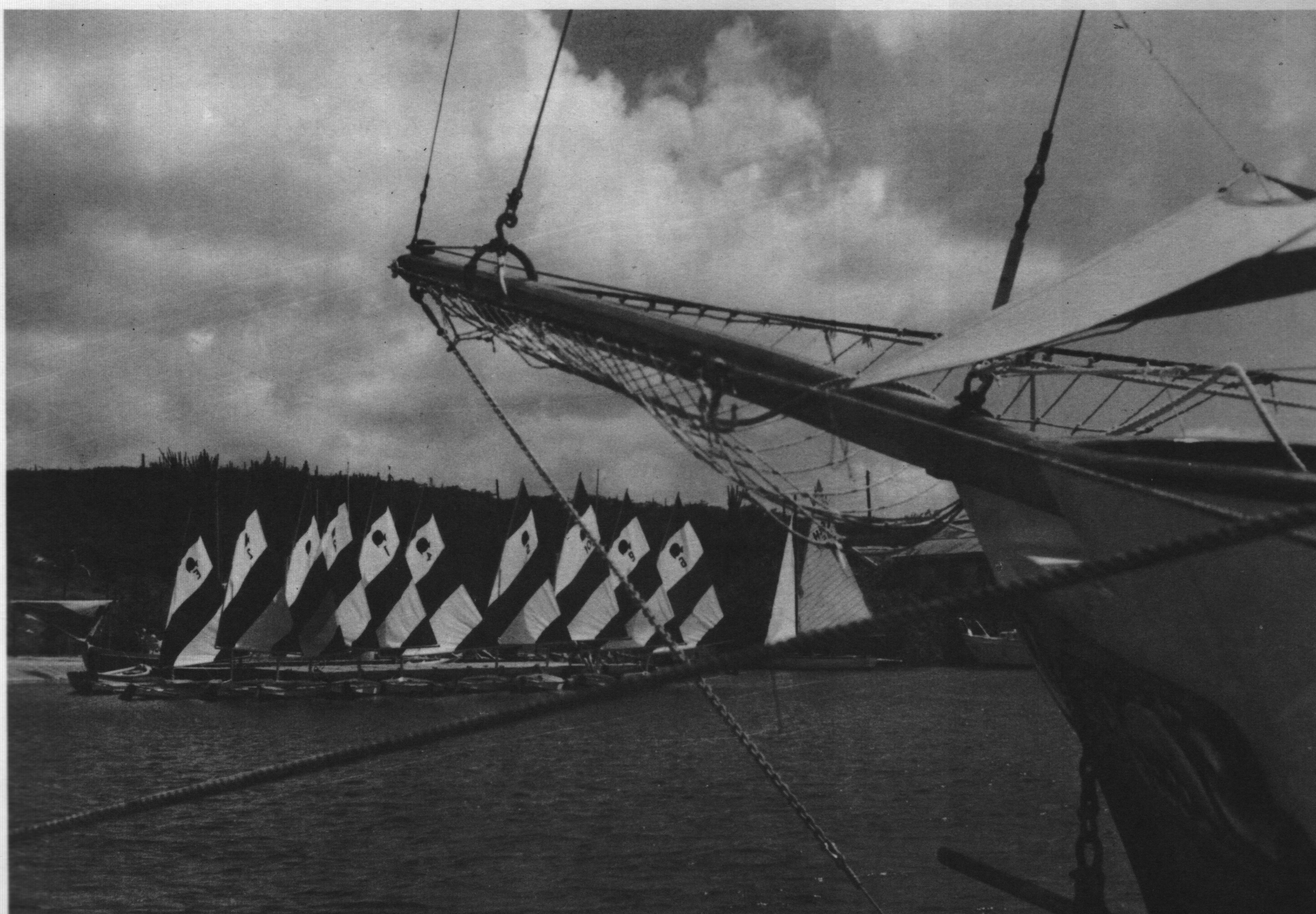
Ons doel is nu Curaçao in de Benedenwindse Eilanden. In ons bezige leven van plannen maken en pionieren zien we eindelijk ruimte om een kind groot te brengen.
Margaretha is in verwachting en we zullen de komst van de baby op dit eiland afwachten. Tevens is er dan een kans om ons scheepje na het drukke chartervaren wat op te knappen en klaar te maken voor de lange tocht door de Stille Zuidzee. Het verblijf op Curaçao loopt uit tot een jaar! We vliegen tussendoor zelfs naar Nederland op uitnodiging van onze ouders. Het nieuws van de ophanden zijnde geboorte is een hele verrassing; dat had niemand verwacht! Op 1 maart is het de grote dag, we hebben een dochter en haar naam is Katja!
Na vijf dagen brengt zuster 'Elisabeth', het hoofd van de kliniek, haar eigenhandig naar de auto; ze komt nog eens kijken op dat bootje dat haar naam draagt. "Als dat maar goed gaat met dat kleine wurm", is haar commentaar. Het gaat natuurlijk goed. Ton Boekhout, de dokter die bij de geboorte geholpen heeft, komt bijna iedere zondag even langs als hij met zijn schoonvader gaat zeilen en hij wordt een goede vriend van ons.
Dit wordt ons grootste probleem. In het jaar Curaçao zijn er zoveel vrienden bijgekomen, dat het moeilijk valt om afscheid te nemen.



Op Bonaire maak ik een herinneringstegel voor het terras van het hotel. Margaretha bekijkt het eindresultaat.



Dan meren we aan de steiger van 'Asiento', de Shell Jachtclub op Curaçao in het Spaanse water. Het zal voor een jaar onze ligplaats zijn. De Marine heeft daar ook een ontspanningscentrum en er wordt veel gezeild met 'sunfishes'. Zowel bij 'Asiento' als bij 'Brakkeput', het Marinecentrum, genieten wij een gastvrijheid die we niet gauw zullen vergeten!





De Benedenwindse Eilanden hebben een heel ander karakter dan de eilanden aan de andere kant van de Caribische Zee.
De natuur is dor door de droogte en veel meer als cactussen en doorn-struiken groeit er niet. Er staat meestal een stevige passaatwind, die altijd uit dezelfde richting komt; oost! Veel bomen die op onbeschutte plaatsen staan nemen een bijna horizontale houding aan en groeien zo verder. Divi-divi wordt het op de eilanden genoemd.

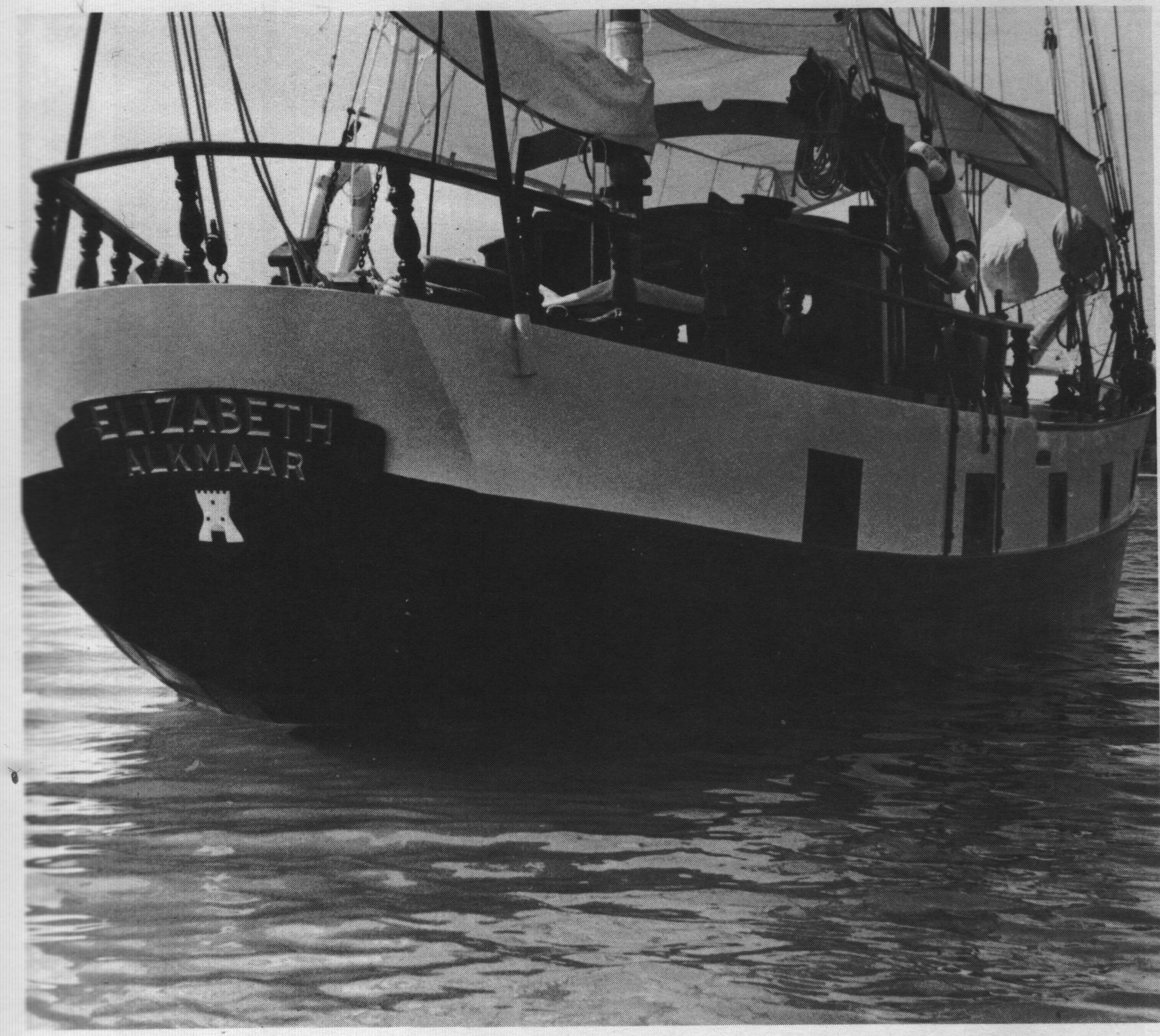
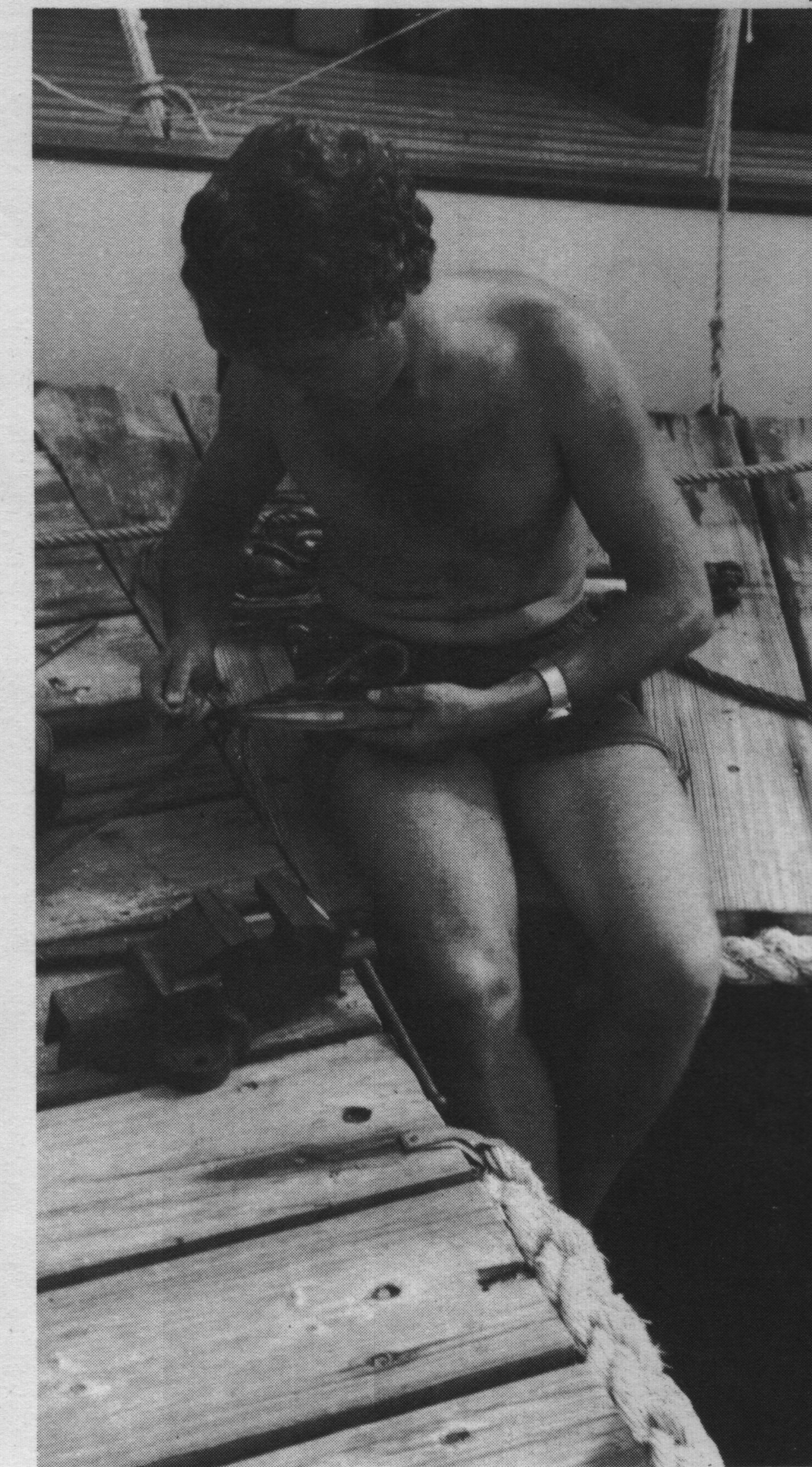


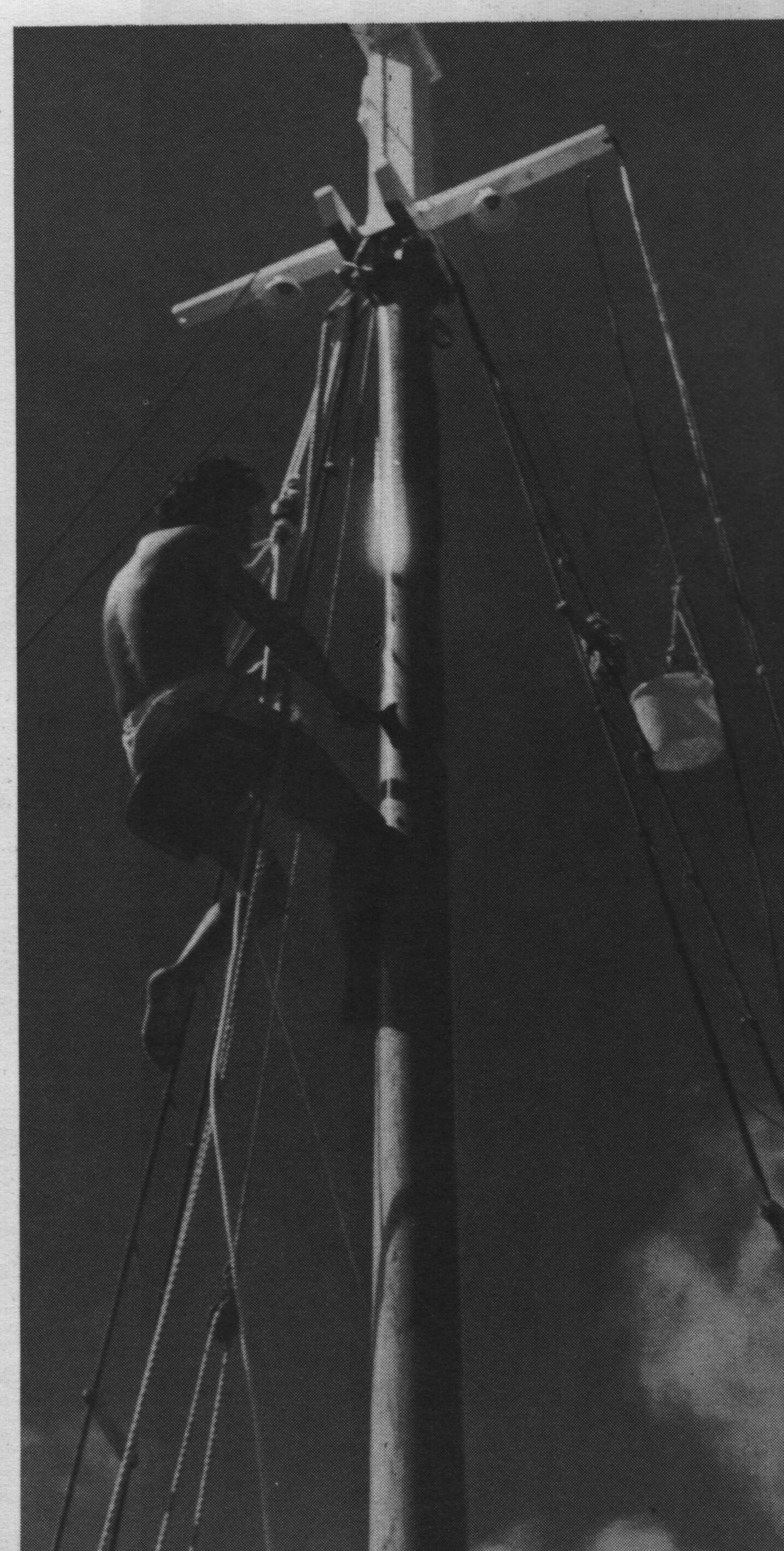
Ezelwagen.

Er breekt een tijd aan van werken aan 'Elizabeth'.
Na het chartervaren in Grenada is dit hard nodig en bovendien is Curaçao het eiland bij uitstek om ons schip klaar te maken voor de tocht door de Stille Zuidzee.
Er komt een nieuw zelf gemaakt naambord op de spiegel.
Een zonnetent tussen de masten is een ding waar je niet buiten kunt op ankerplaatsen in de brandende tropenzon.

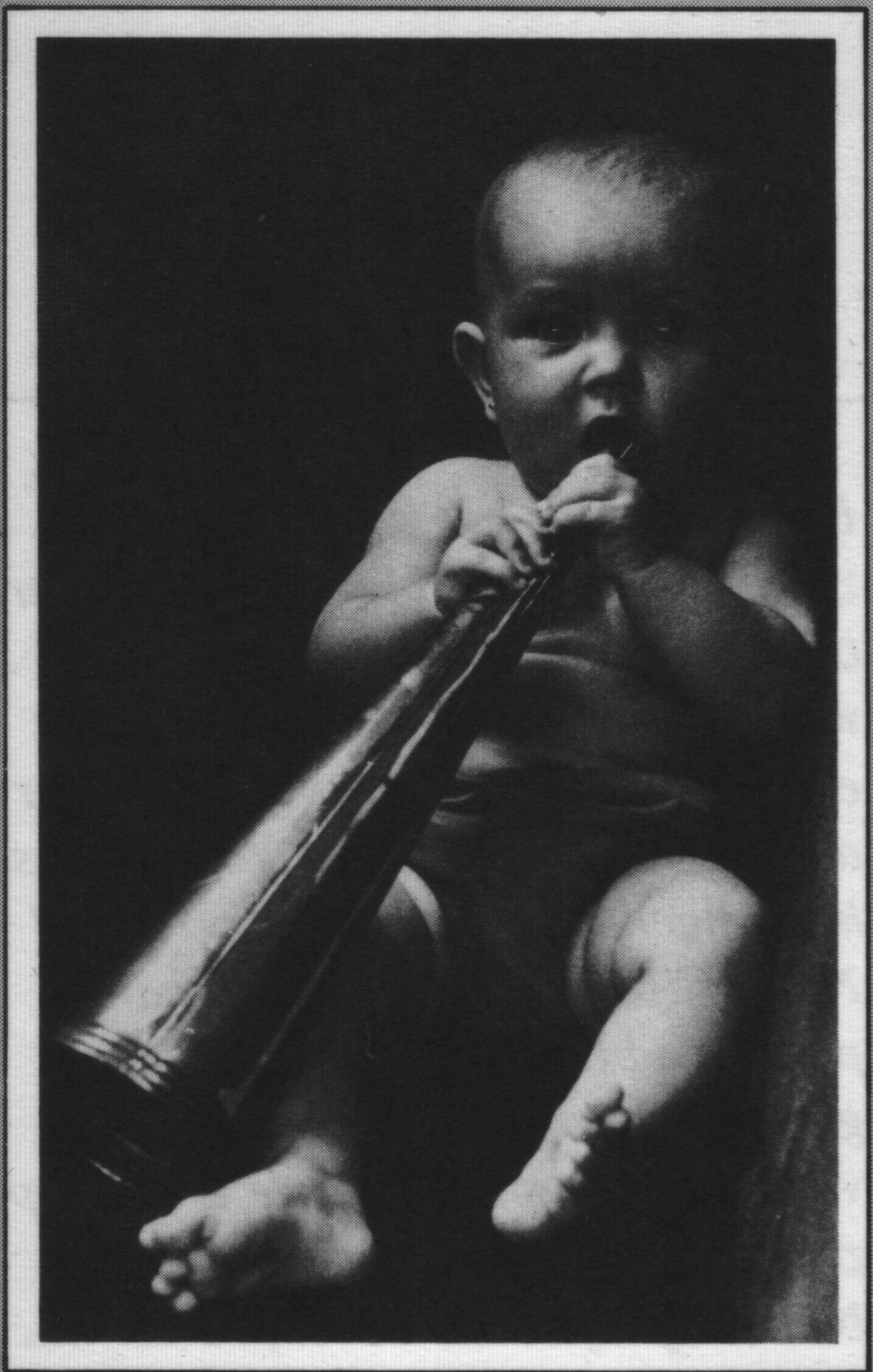
Ik vervang de boegsprietverstaging die zwaar verroest is.

Ook het lakwerk van de masten en rondhouten verdient een goede beurt. Er is twee jaar niet naar omgekeken en het valt ons lang niet tegen; weerplekken zijn er nog niet in het hout te vinden!

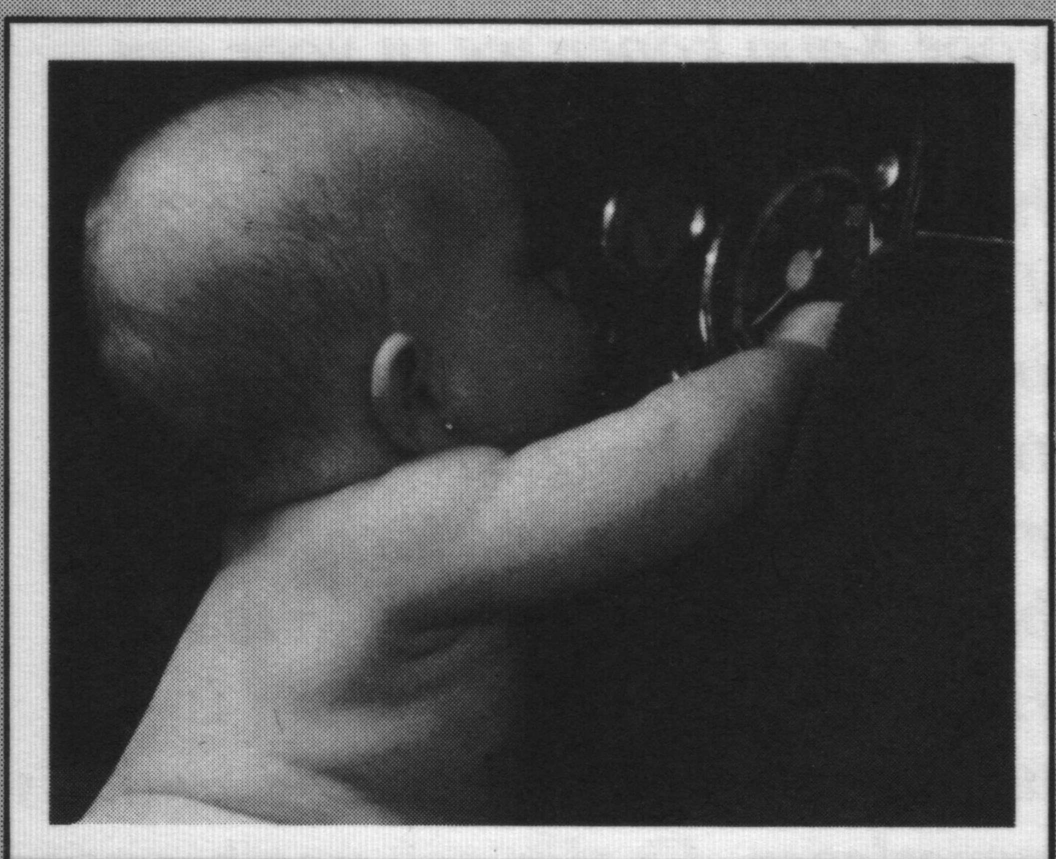

ELIZABETH
ALKMAAR














Dan is daar de grote dag, op 1 maart wordt Katja geboren!
Een wolk van een dochter en zuster Elisabeth is wat trots op de baby die straks de wereldzeeën zal gaan bevaren. Wel vraagt zij zich af hoe dat allemaal gaan moet op dat scheepje dat haar naam draagt en ze belooft voor ons vertrek nog eens te komen kijken aan boord.

Na vijf dagen zijn moeder en kind terug op het schip.

Zo'n klein onschuldig leventje brengt wel een hele verandering op de 'Elizabeth'!

De weken vliegen voorbij en Katja wordt een flinke baby die zich voor allerlei zaken aan boord interesseert!





Eenmaal door het Panamakanaal zullen er niet veel plaatsen zijn waar onze voorraden aangevuld kunnen worden en we realiseren ons dat eigenlijk de conserven voor een jaar aan boord moeten zijn. Tahiti is pas het volgend bevoorradingscentrum! Natuurlijk leef je niet alleen van potjes en blikjes en op de tussengelegen eilanden zijn zeer zeker verse voedingsmiddelen te koop. Op zee echter moet er een reserve aan boord zijn; je weet nooit precies hoe lang een oversteek gaat duren. Ook voor Katja kopen we in voor een jaar. Voorlopig voedt Margaretha haar zelf, maar je moet verder zien. De faciliteiten op Curaçao zijn als in Nederland, alleen de prijzen zijn twee keer zo hoog. Het belet ons evenwel niet om vruchtensappen en babyvoeding voor Katja in te slaan. Hetgeen hier staat uitgestald is alleen de voorraad die in de kajuit is opgeslagen. Er zijn ook nog bergplaatsen in voor- en achterschip!

Er komt ook op zekere dag een zak ongemalen tarwe aan dek. Het bewaren van meel op een schip in de tropen is een kwalijke zaak; het is ons nog nooit gelukt voor langer dan enkele weken. Steeds komen er beestjes in die het zelf bakken van brood tot een hopeloze zaak maken. We proberen het met tarwe. De zak vermeldt 'animal feed' of wel beestenvoer. Als ik hem openmaak ziet de inhoud er echter goed uit. Het wordt een groot succes. Tot Tahiti bakken we op zee om de dag vers volkorenbrood van deze hoeveelheid en er is geen haven onderweg geweest waar we zulk lekker brood hebben kunnen kopen!

De natuur op de Benedenwindse Eilanden vormt een groot contrast met die op de Eilanden boven de wind. Het is hier dor en droog en weinig interessant.
Half september varen we uit, 'Elizabeth' is in topconditie. Het is de orkanentijd op de Bovenwinden, maar onder de kust van Colombia komen deze stormen niet voor. Wel is het erg warm en boven de hoge kusten ontstaan veel onweersbuien.
Rustig aan, 's avonds in een haven of op een ankerplaats, varen we richting Panama om daar door het kanaal in de Grote Oceaan te komen.



Eindelijk varen we en enkele weken later liggen we in het schitterend decor van de verlaten ancons, de fjordachtige inhammen, aan de kust van Colombia. Langs de kust gaat het richting Panama.




Langs de kust liggen talrijke eilanden en het is opvallend dat zware bomen tot in de zee groeien!

Voor de landengte van Panama liggen de San Blas Eilanden. Het zijn eigenlijk boven water gegroeide riffen. De enige begroeiing bestaat uit kokospalmen. Op deze eilanden leven de Cuna indianen: de oorspronkelijke bevolking van dit gebied in Midden-Amerika. De eilanden voor de kust hebben zij als hun woonoord verkozen boven het vasteland. Er zijn geen slangen en schorpioenen en ook het grotere wild leeft op een veilige afstand. Hét ongemak van deze mensen is echter het drinkwater. Op de eilandjes is geen zoet water en lange tochten per kano moeten ondernomen worden om dat van de vaste wal op te halen!

We beleven enkele onvergetelijke weken. Vele eilandjes zijn onbewoond, de indianen komen er slechts om de afgevallen kokosnoten te verzamelen.

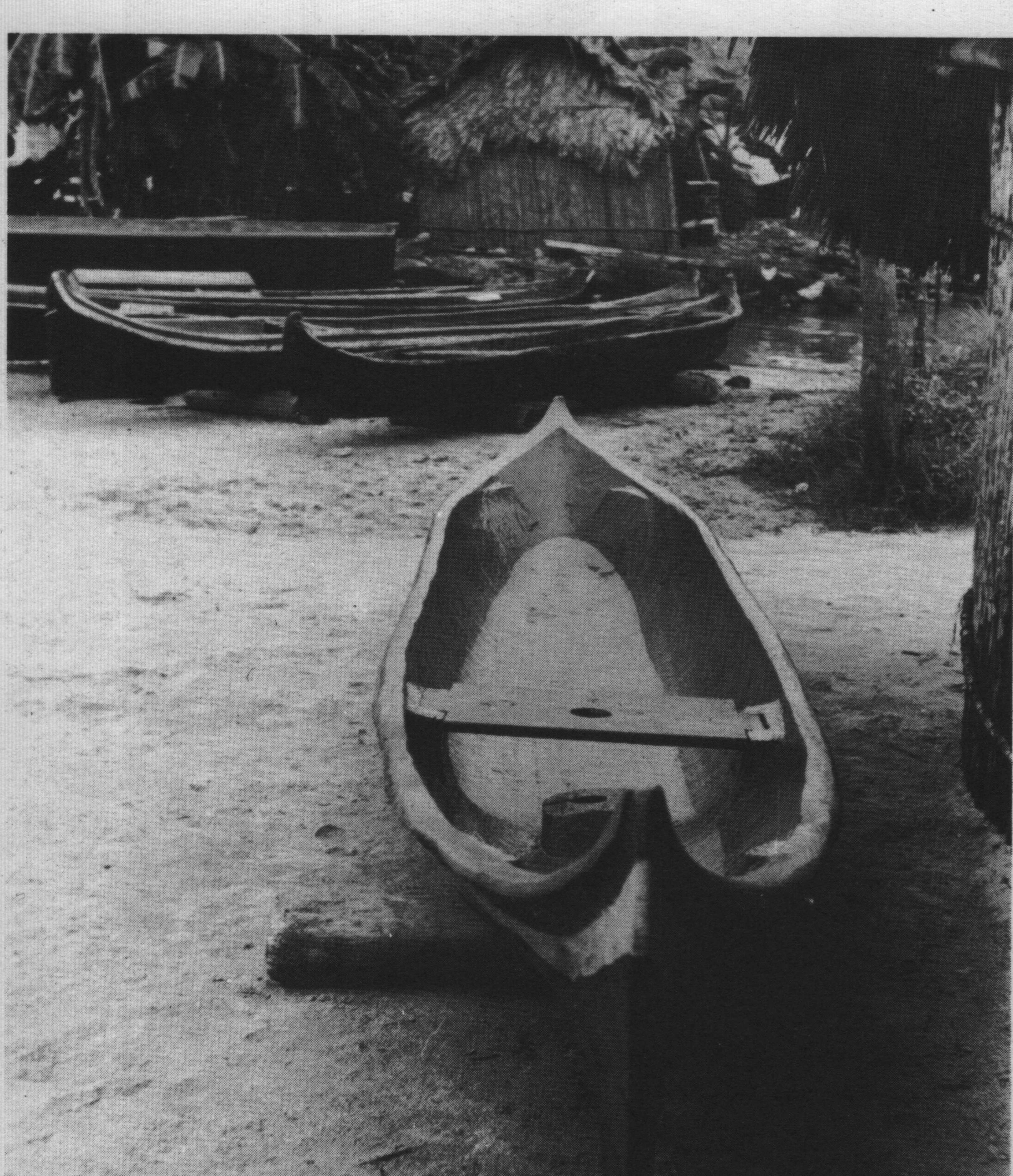






Het is het stille seizoen. De passaatwind is in deze tijd, die op de Bovenwindse Eilanden berucht is om zijn orkanen, slechts zwak. Boven het vasteland van Panama ontwikkelen zich overdag enorme onweersbuien en 's avonds is het weerlicht niet van de lucht. Het blijft echter op afstand, de donder is zelfs niet hoorbaar.

Op zekere avond horen we aan boord het verre geluid van hakken in hout. In het licht van de volle maan zie ik met de kijker twee mannen, waarschijnlijk vader en zoon, de aangespoelde stam van een boom bewerken. Het gaat enkele uren door. Als we de volgende ochtend gaan kijken zien we wat er die avond gaande was. Hier ontstaat het simpelste vaartuig waar de mens reeds duizenden jaren mee vaart, de boomstamkano! Het is een aangespoelde mahoniestam, de kruin ligt nog in zee!
Drie keer komen de mannen







terug en de laatste avond varen zij weg, nu ieder in een eigen boot. Vader heeft zoon geleerd om zichzelf een vaartuig te bouwen met als enig werktuig een simpele bijl!!

Later zien we deze kano's in de dorpjes. Ze zijn vaak prachtig van vorm. Dit is het enige vervoermiddel dat de Cuna indianen gebruiken. Hoe lang zou deze traditie al bestaan en hoe lang zal hij nog voortleven?!
Natuurlijk zijn de kinderen in de dorpen hevig geïnteresseerd in de kleine Katja.

Onze laatste ankerplaats aan de oostkust van Panama is de rede van Porto Bello. Dit was eens de belangrijkste haven van Midden-Amerika. Een onneembare vesting vanuit zee. Toch werd het vanuit land overmeesterd door zeerovers en sindsdien zijn het slechts de ruïnes die nog aan de glorie herinneren.



Panamakanaal

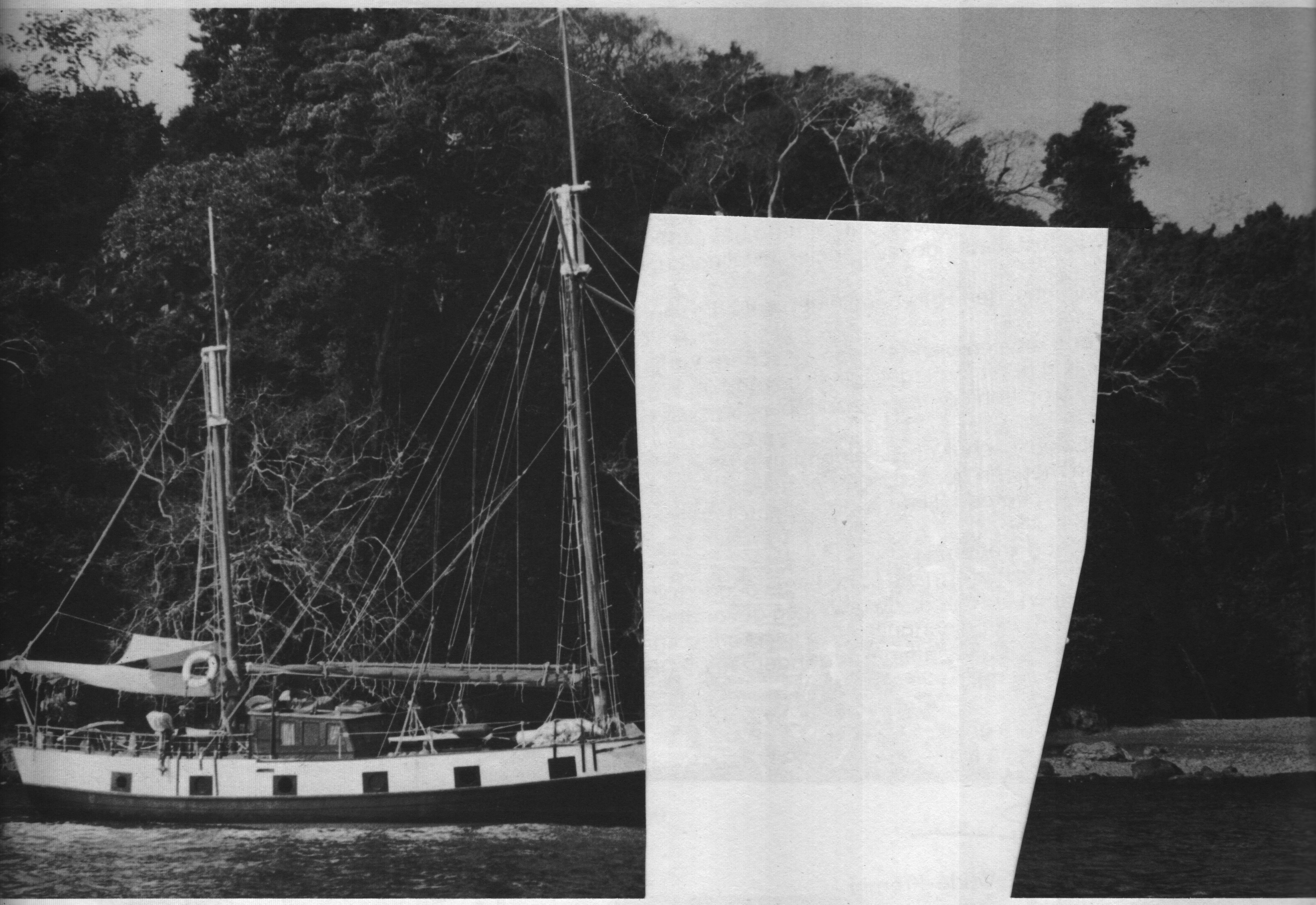
De doorvaart van het Panamakanaal vereist van een jachtschipper heel wat geduld en organisatie. Er liggen tientallen jachten te wachten in de smerige haven van de Christobal Yacht Club. Wij benutten de wachttijd om te boeken voor de scheepshelling. Na deze haven is er voorlopig niet veel gelegenheid meer. Er loopt echter iets uit de hand; een olietanker heeft lekkage gehad en een laag stookolie van enkele centimeters bedekt de haven. De oostelijke wind waait het precies de jachthaven in en de boten zien er vreselijk uit. De eigenaar van het jacht dat op de helling staat weigert zijn schip te water te laten en men is bezig de smurrie met tankwagens van de oppervlakte af te slobberen! Eindelijk is het ergste vuil opgeruimd en krijgen wij een kans 'Elizabeth' een goede beurt te geven. Wel ben ik een dag bezig om al het vet van de romp te krijgen. Het kost ons 20 liter petroleum en zeker twee flessen kostbaar detergent om het schip klaar te maken voor de goede hechting van een nieuwe verflaag!
Bij het te water laten varen we gelijk door naar de 'Flats', de ankerplaats waar alle grote schepen liggen te wachten en waar het iets schoner is. Ik besteed een hele dag om alle papieren in orde te maken en om alle kantoren af te lopen. We betalen 25 dollar en dan wordt de dag van doorvaart geboekt. Juist voor de kerstdagen gaan we nog naar de andere kant.
Het wordt een vroegertje. De jachten gaan meestal tussen 4 en 6 uur, om de grote scheepvaart niet te veel in de weg te zitten. Om half vijf is de loods aan boord en de nodige hulp voor het afmeren in de sluizen; ieder jacht is verplicht vier personen voor de meertrossen mee te brengen plus een roerganger en meestal wordt dit onderling onder de jachtslieden geregeld. De doorvaart verloopt vlot en als we de eerste drie sluizen, die het spannendste zijn door het instromend water, gehad hebben en het kunstmatige Gatunmeer opvaren begint het te dagen in het oosten. Er komen geen incidenten en tegen de middag maken we vast aan een meerboei voor de Balboa Yacht Club, 'Elizabeth' ligt aan de poort van de Pacific!





Op weg naar Galapagos

We zetten er vaart achter. De ligplaats in Balboa is duur en erg onrustig door de steeds met volle kracht langs varende schepen die uit en in het kanaal komen. Bovendien hebben we genoeg van het gedoe in havens.
Eerste kerstdag varen we uit naar de Perlas Eilanden die 40 mijl verder in de Golf van Panama liggen. We komen 's avonds aan en blijven er drie weken. Er woont een Amerikaan, Bob Bucko, die hele plannen met de eilanden heeft. Hij wil er een recreatiecentrum van maken. Nu zijn er echter slechts zandvliegjes, muggen en veel ander gebroed wat het leven aan de wal ondraaglijk maakt. Wel gaan we veel op pad om de verwilderde bananenplantages te bezoeken en komen vaak aan boord met ladingen bananen, grape-fruits en yuca's, een wortelstok die aardappelen kan vervangen.
Van een Engelsman leerden we bananen te drogen; de vruchten worden ontschild, in de lengte doorgesneden en een paar dagen in de zon gelegd. Een week lang is ieder zonnig plekje aan dek benut voor dit bedrijf en onze voedselvoorraad is tegen vertrek zeker toereikend voor zes maanden! Het eerstvolgende bevoorradingscentrum zal Tahiti zijn, dus zeker geen overbodige luxe om wat reserve op te bouwen!
Nog een dag liggen we voor het eiland San José, dat onbewoond is. Hier stort zich een glasheldere waterval zo van de rotsen in zee. Bij laag water kan men de waterval aan de kust gemakkelijk benaderen en wij baden en wassen de gehele dag dat het een lieve lust is. Ook sjouwen we het kristalheldere water in kannen aan boord om de watertanks geheel bij te vullen.



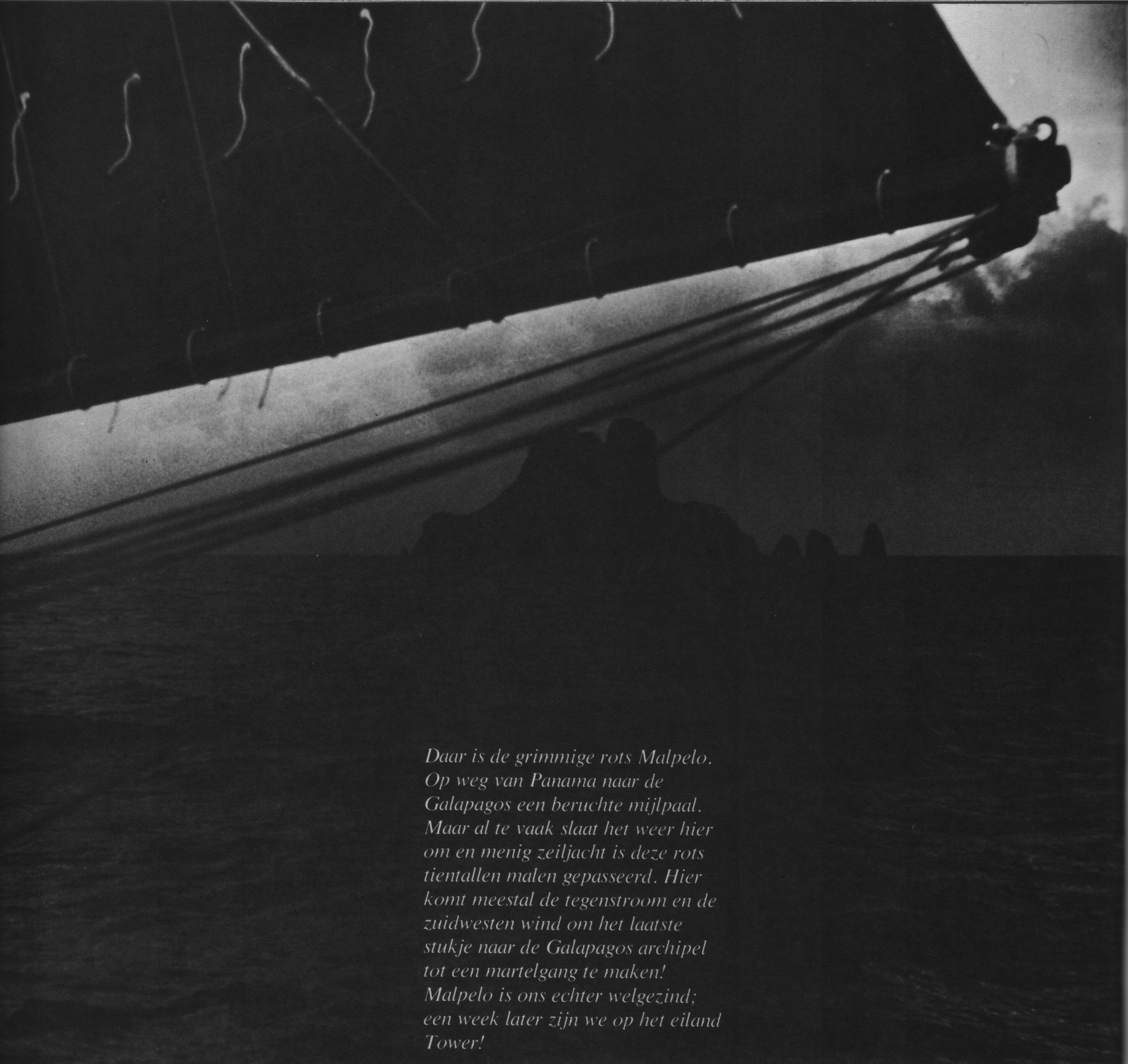
Ik klauter omhoog om het riviertje te verkennen. Ook probeer ik nog wat 'oerwoudprodukten' te verzamelen. Het is een ondoordringbare begroeiing en zonder kapmes kan ik slechts voor enige tijd de loop van het riviertje volgen.



Toch leren we van een Amerikaan die daar woont het bos te exploiteren. Enkele dagen voor vertrek ziet ons dek er uit als een marktstalletje! Van links naar rechts: kokosnoten, lemoenen (kleine citroen), grapefruits, tegen de reling yuca's (knollen die als aardappels smaken), een soort gras dat in gedroogde vorm een verfrissende kruidenthee oplevert en overal bananen, die we afschillen, doormidden snijden en in de zon te drogen leggen.
Het drogen van bananen leren we van Engelse zeilers. Er is vaak de gelegenheid in de tropen om een hele stam te kopen. De banaan wordt in de warmte echter gauw rijp en de enige manier om hem voor lang te bewaren is confijten. Na twee dagen tropenzon zien ze er uit als dadels en kan men ze in plastic folie gewikkeld jaren bewaren!



'Islas Perlas', of wel Pareleilanden. Hier werden zwarte parels gevonden. De streek is echter ontvolkt. Er is geen markt meer voor echte parels: de gekweekte vorm of de imitatie is goedkoper. We vinden een ankerplaats bij een van de onbewoonde eilanden, juist waar een waterval vanuit de rimboe omlaag in zee stort! Het is een pracht gelegenheid om een bad te nemen en de was te doen!



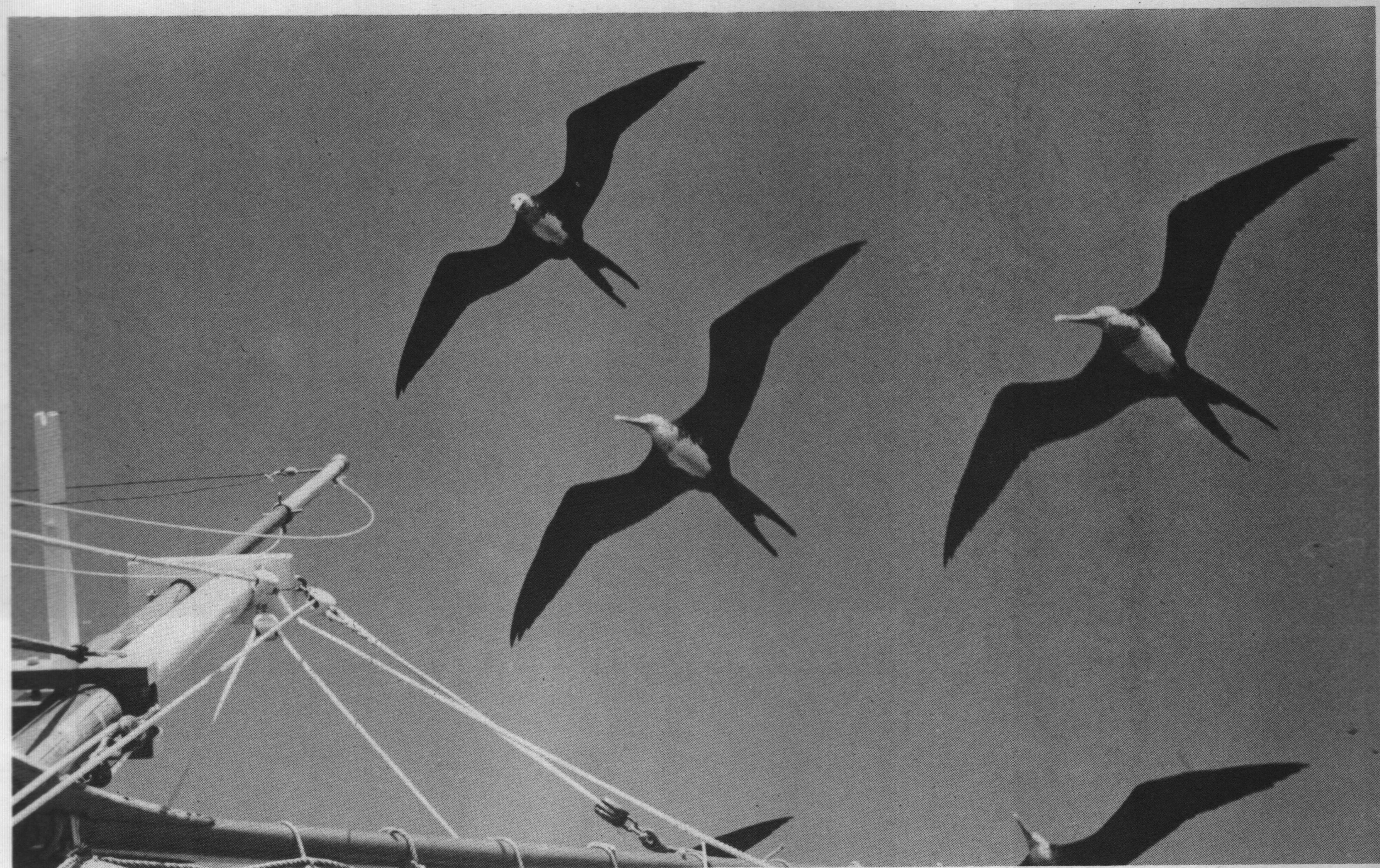
Daar is de grimmige rots Malpelo. Op weg van Panama naar de Galapagos een beruchte mijlpaal. Maar al te vaak slaat het weer hier om en menig zeiljacht is deze rots tientallen malen gepasseerd. Hier komt meestal de tegenstroom en de zuidwesten wind om het laatste stukje naar de Galapagos archipel tot een martelgang te maken! Malpelo is ons echter welgezind; een week later zijn we op het eiland Tower!

Dan komt een moeilijk traject; 900 mijlen naar de Galápagos, wisselvallig weer en tegenwinden zijn de sombere vooruitzichten. Er zijn overtochten bekend van 3 weken en langer. Sommige jachten hebben zelfs opgegeven en zijn doorgevaren naar de Markiezen, 3100 mijlen verder!
De weergoden zijn met ons. De wind is zwak, maar noordoostelijk. Wel is het erg drukkend, de relatieve vochtigheid is dikwijls meer dan 90%! Na 3 dagen doemt de eenzame rots van Malpelo op, recht vooruit. Dit is de schrik van vele zeilers. Juist bij deze rots komt vaak de tegenwind en maar al te dikwijls werden dagen besteed om uit het zicht van dit eenzame landmerk te komen. Bij zonsondergang varen we er voorbij en de volgende ochtend is Malpelo achter de horizon verdwenen, de wind blijft noordoostelijk en we zien de steenklomp niet weer!
Enkele dagen later wordt het zwaar bewolkt en de wind gaat naar het zuidwesten; de eerste tekenen van de naderende 'Doldrums'. Er volgt een dag met eindeloze regen en veranderlijke wind, dan klaart het op en de wind zet door uit het zuidoosten; de passaat, die ons op het zuidelijk halfrond over de grootste oceaan zal moeten brengen!

Galapagos opnieuw ontdekt

In het paradijs voor dieren worden we door de fregatvogels verwelkomd. Wel zijn deze dieren erg fel op kleuren. Het kost ons een rode wimpel, die ze uit de mast rukken.

Deze geweldige vliegers hebben zeker een vlucht van twee meter. Ze kunnen uren zweven zonder met de vleugels te slaan. Hoewel de fregat is aangewezen op voedsel uit de zee kan hij niet zwemmen. Een merkwaardig lot treft deze vogel; hij is voor voedsel meestal afhankelijk van zijn soortgenoten. Dikwijls jagen zij achter andere vogels aan om hun prooi, die ze juist uit zee verworven hebben, af te dwingen. Qua vliegkunst zijn de fregatten iedere vogel de baas en bijna altijd is hun buit verzekerd!



De 24ste januari komt, na een vrij ruwe zeiltocht aan de wind, het eiland Tower in zicht. Het is te laat om het voor donker te halen. We besluiten af te wachten. Bij het krieken van de dag zie ik het nergens meer. Ik klim in de mast en speur de horizon af. Daar is het, in het zuidoosten! Er staat een sterke noordwestgaande stroming, we zijn er gewoon langs gedreven! Met de motor en de zeilen varen we erheen en ankeren in de verzakte, volgelopen krater. Duizenden vogels hangen in de lucht. Fregatten, rotspelikanen, zwaluwstaartmeeuwen en reigers leven hier naast elkaar in een eigen wereldje.

We gaan aan wal. Overal nesten met broedende vogels. Heel wonderlijk raken de dieren niet in paniek als wij voorzichtig wat rondkijken. Het geheel maakt een maagdelijke indruk, wel is het jammer dat de rotsen overal volgekalkt zijn met de namen van jachten die hier geweest zijn. Ik denk aan het bekende gezegde van de gekken en dwazen... Wat voor zin heeft het eigenlijk?



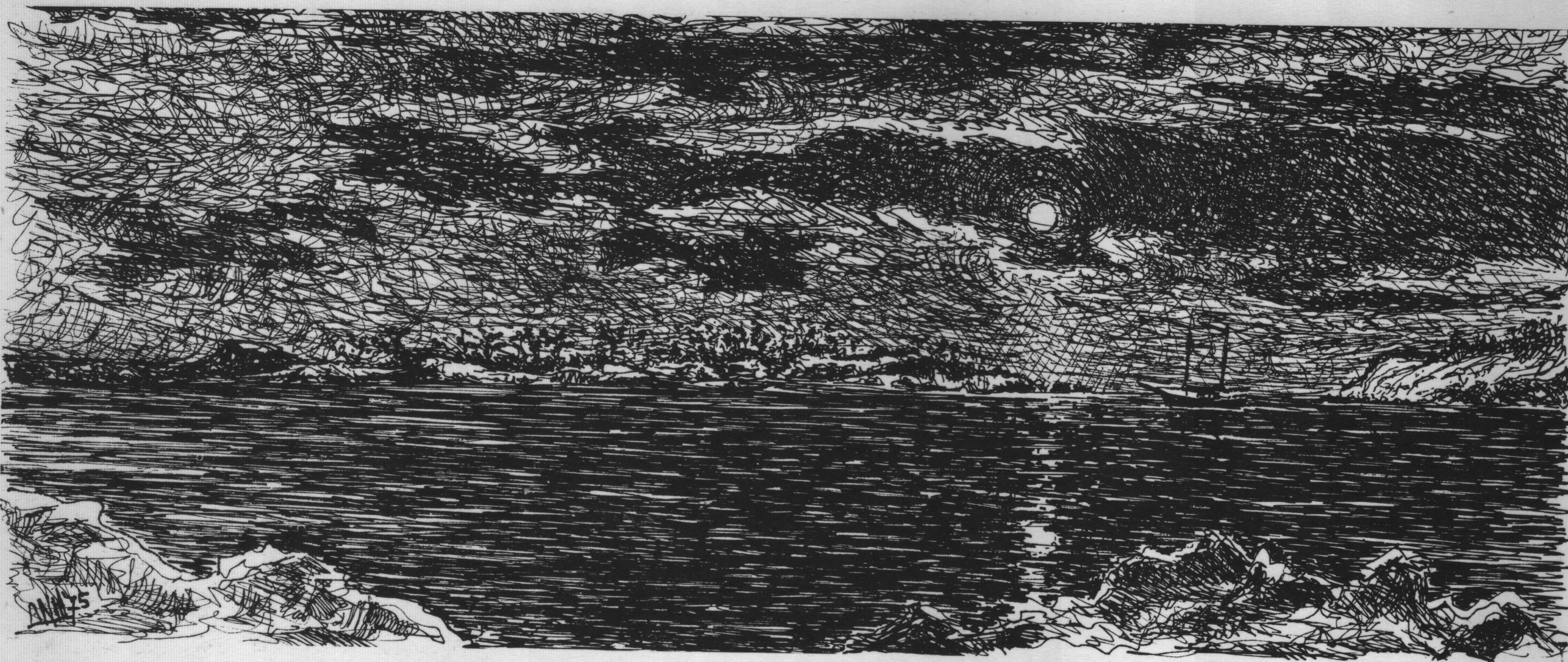


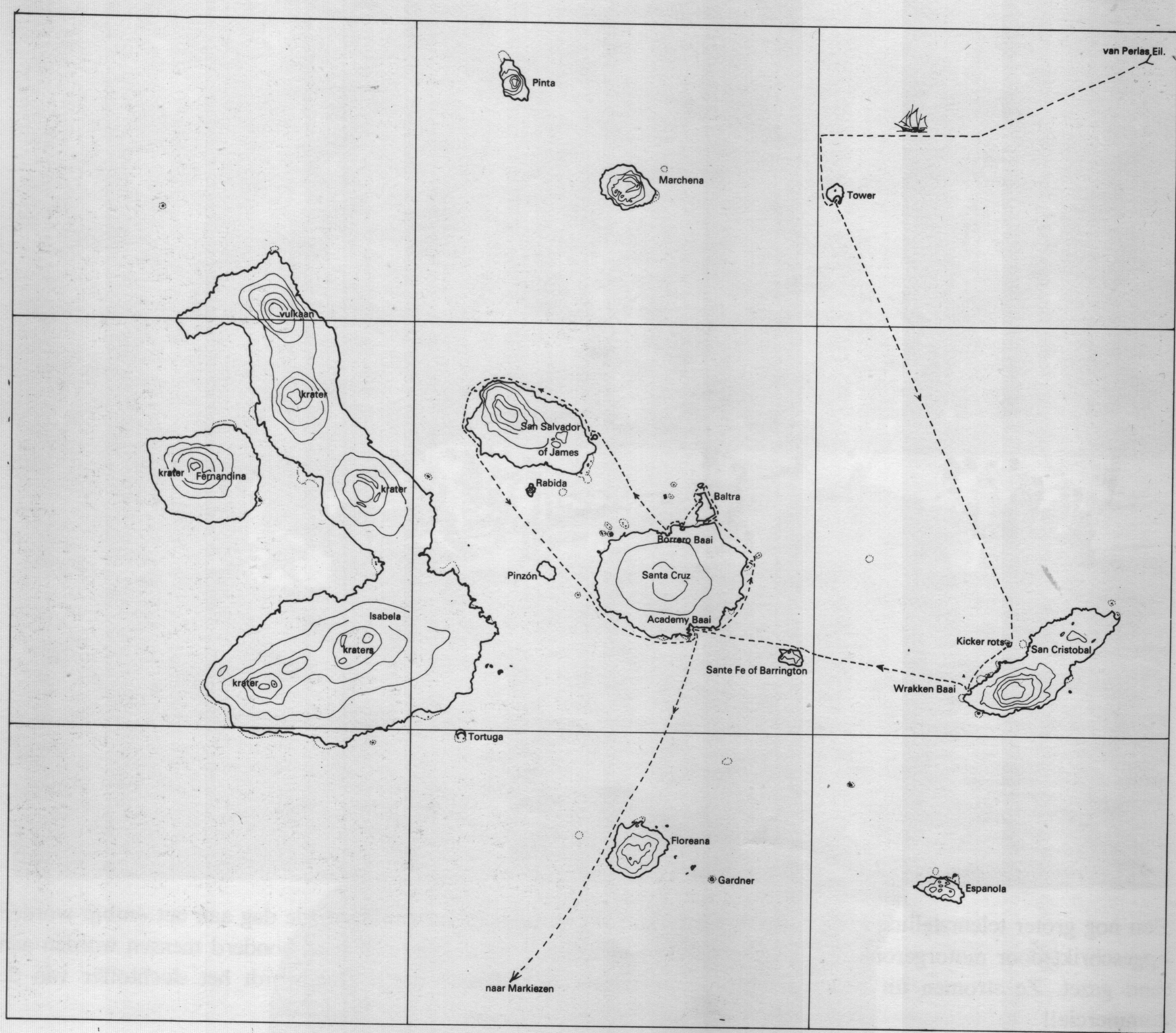
Tower, het eerste eiland dat we bezoeken, is een vogelparadijs. Duizenden dieren leven hier in vrede onder elkaar en schoorvoetend gaan we aan land om deze ongereptheid niet te verstoren.

Reeds bij aankomst zien we dat de rotsen volgekalkt zijn met namen van jachten die hier geweest zijn. Enkele dagen later gebeurt er iets dat ons de schrik om het hart doet slaan. Er ligt een klein passagiersschip op de rede en een grote groep toeristen wordt aan land gezet. Zij verspreiden zich tussen de broedende vogels alsof zij zich in de dierentuin bevinden. Is dit natuurreservaat uniek op de wereld?! Is dit het strandje waar wij schoorvoetend rondliepen, uit angst om de rust te verstoren?!



Een nog groter teleurstelling krijgen we te verwerken als we de ochtend van de derde dag aan het ontbijt worden opgeschrikt door motorgeronk. Er ligt een passagiersbootje op de rede en een paar honderd mensen worden aan land gezet. Ze stromen uit tussen de broedende vogels, ook deze verlaten plek wordt het slachtoffer van de commercie!!

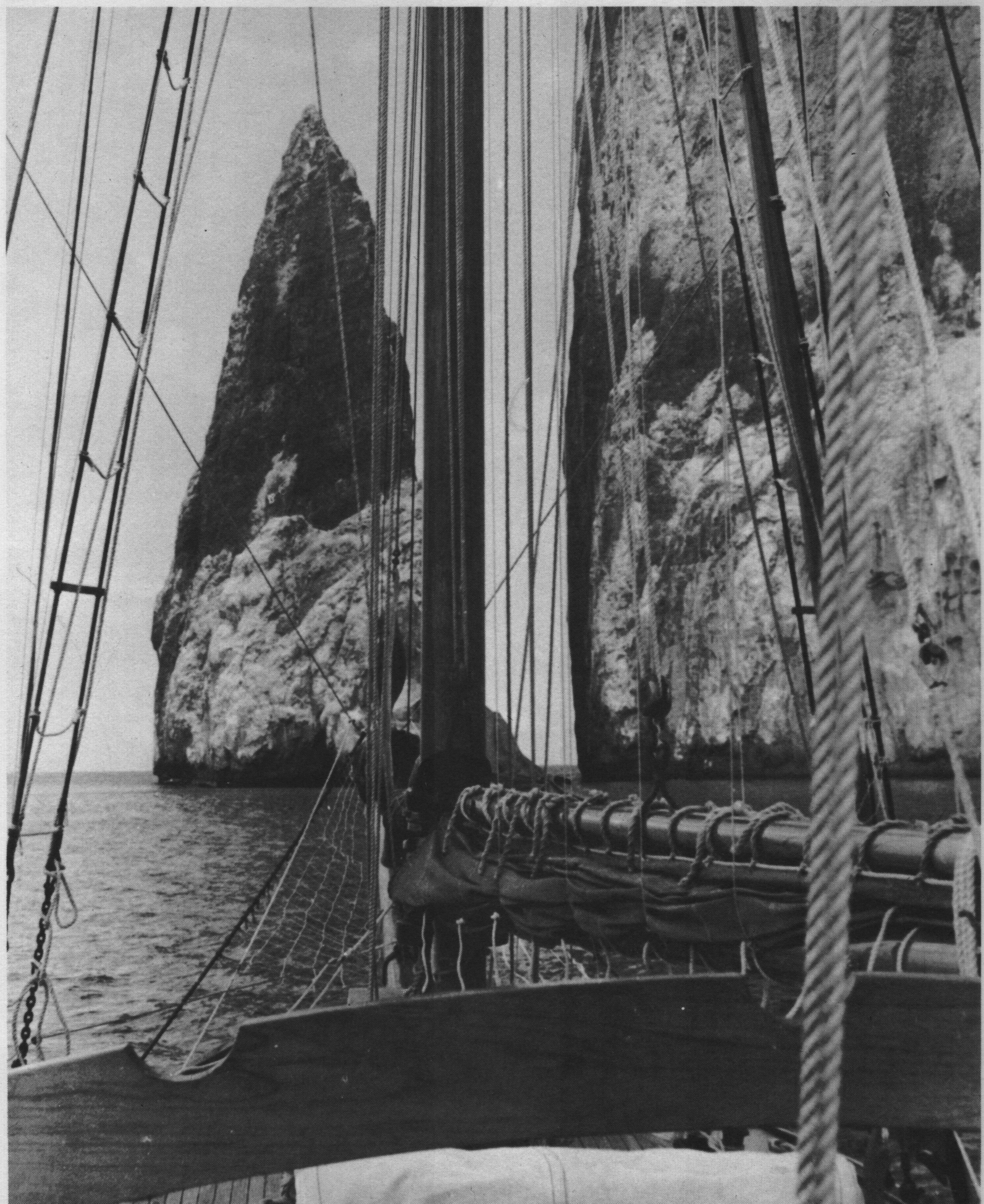




van Perlas Eil.
Pinta
Marchena
Tower
vulkaan
krater
krater
Fernandina
krater
San Salvador
of James
Rabida
Baltra
Borrero Baai
Santa Cruz
Pinzón
Academy Baai
Isabela
kraters
krater
Sante Fe of Barrington
Kicker rots
San Cristobal
Wrakken Baai
Tortuga
Floreana
Gardner
Espanola
naar Markiezen



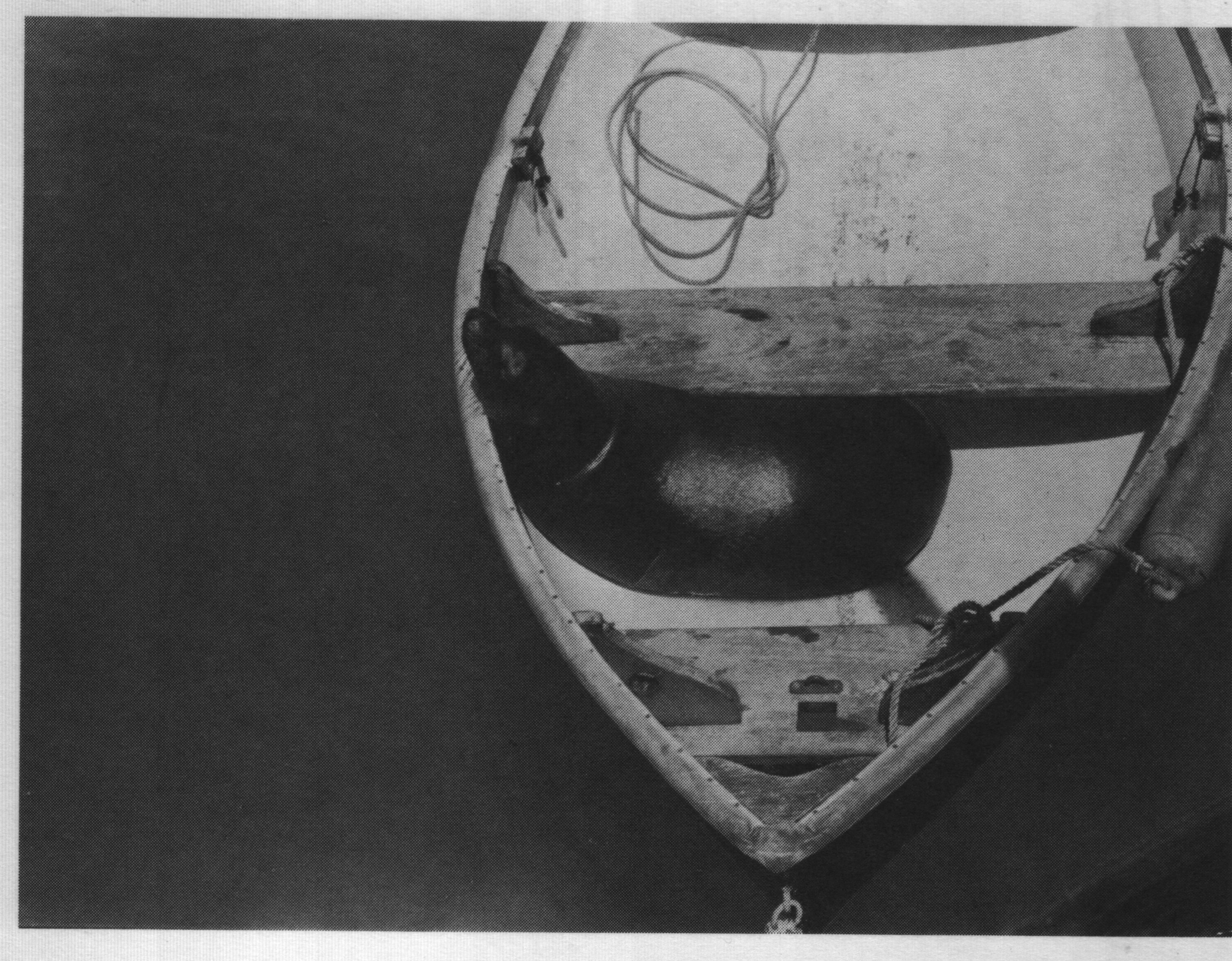
Hier is het domein van de zeeleeuwen en de dagen dat wij er liggen is hun geblaf niet van de lucht.
Dit geluid en het ruisen van de branding op de rotsen, aan de buitenkant van het eilandje dat de lagune beschermt, vormen het muzikale decor van een wereld die door duizenden jaren dezelfde is gebleven!

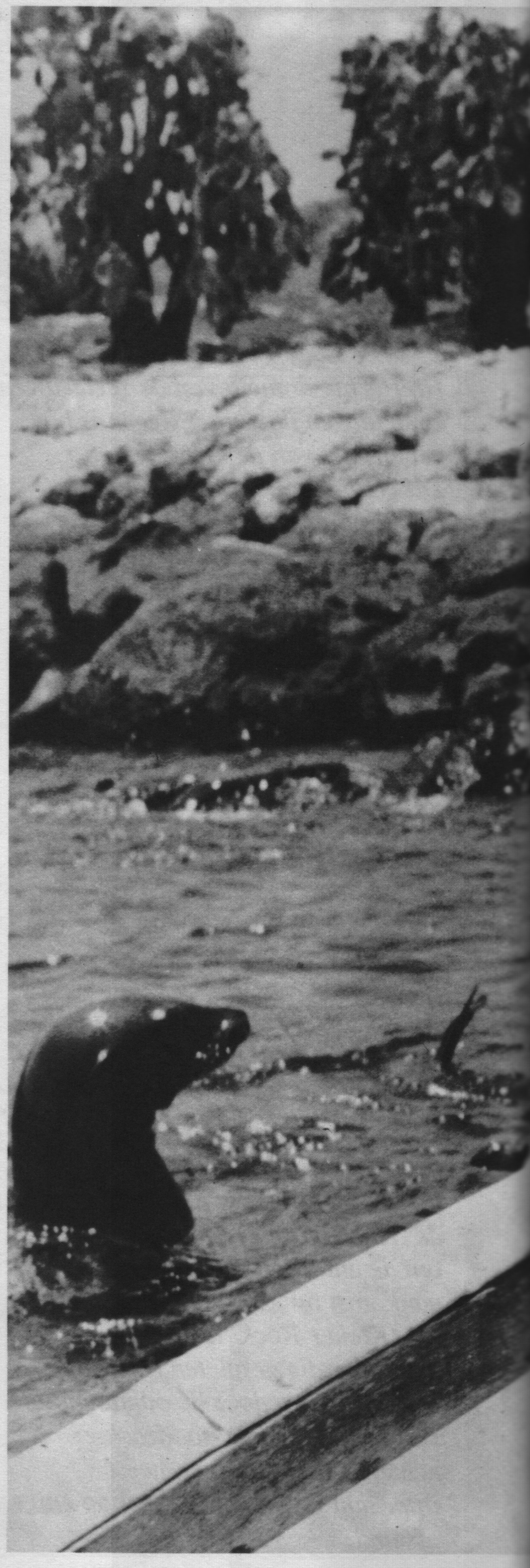


We verlaten Tower en varen langs de 'Kicker Rock' naar 'Wreck Bay' om de autoriteiten van onze aankomst op de hoogte te stellen. De 'Kicker Rock' is een merkwaardig gespleten rots. Men beweert dat je door de opening kunt varen. Wij zien de noodzaak er echter niet van in; het meest imposant is toch het geheel op enige afstand.

De zeeleeuwen houden van zonnen op de rotsen. Een moeder met haar jong aan het strand.





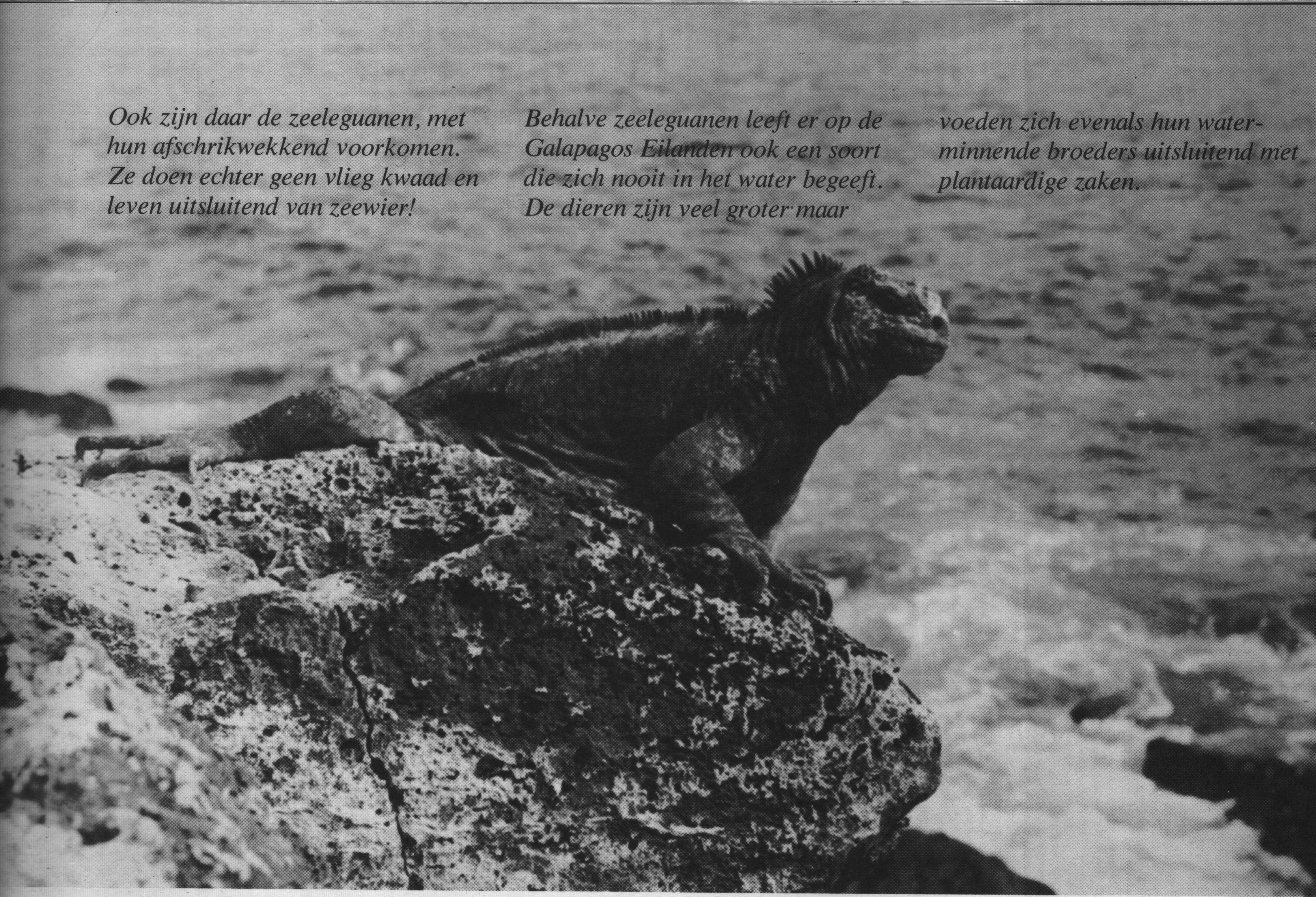


Een uniek moment. De vrijheid van het dierenleven komt hier wel heel summier tot uiting. Als ik ons bootje wil gebruiken om naar de wal te roeien ligt er een zeeleeuwenjong in te dutten! Later wordt het een speelobject en ook de oudere dieren proberen erin te komen. Zij zijn echter te zwaar en menig keer brengen zij het bootje tot zinken!



Ook zijn daar de zeeleguanen, met hun afschrikwekkend voorkomen. Ze doen echter geen vlieg kwaad en leven uitsluitend van zeewier!

Behalve zeeleguanen leeft er op de Galapagos Eilanden ook een soort die zich nooit in het water begeeft. De dieren zijn veel groter maar voeden zich evenals hun waterminnende broeders uitsluitend met plantaardige zaken.





In de namiddag roeien we wat rond langs de rotsen. Katja staat voor in de bijboot. Een pelikaan is blijk even nieuwsgierig als zij.


Dan valt ons anker in 'Academy Baai', waar enkele Europeanen zijn gaan wonen. In de tuin van Gus Angermeyer ligt een complete wervelkolom van een walvis uitgestald. Ook verzamelt hij allerlei wonderlijke stukken drijfhout om zijn tuin te versieren.





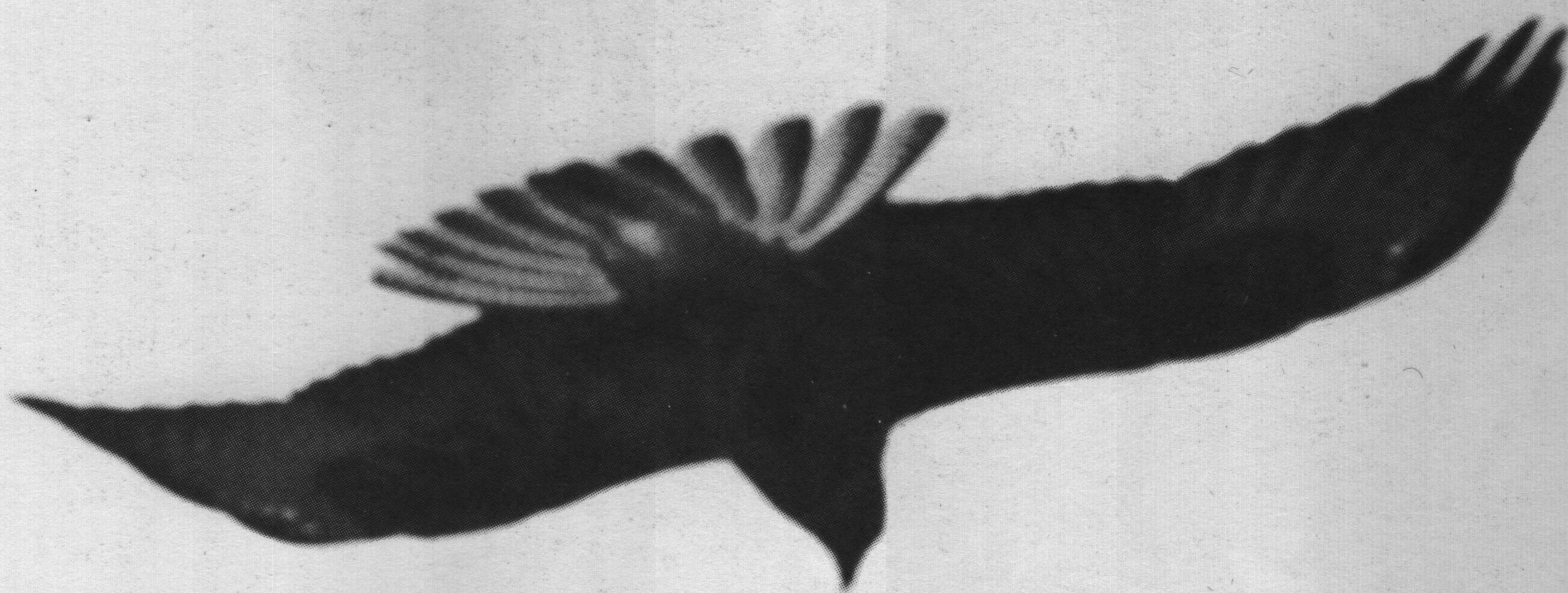


Ons verblijf op de Galapagos Eilanden duurt ruim zes weken.
We proberen zoveel mogelijk te genieten van de unieke dierenwereld.
De mensen die er wonen zijn eigenlijk zonderlingen. Vooral de Europese emigranten. De Angermeijers, de De Rooy's, de Wittmers en ook de nieuwere Amerikanen hebben toch niet gevonden wat zij zochten; een tropenparadijs zonder problemen. De eilanden zijn aan de kusten zeer droog en het is een hele opgave hier te zorgen voor eigen mondvoorraad! We ontmoeten Gus Angermeijer, één van de drie broers die naar het gebied emigreerden uit Duitsland. Gus heeft een soort grot gemetseld van lavastenen. Als er in Academy Baai een toeristenschip voor anker ligt, of als er genoeg jachten zijn voor een feestje, gaat de introductie rond voor een avond bij Gus en in de met kaarsen verlichte grot begeeft men zich in een ietwat luguber-romantische sfeer. Overal hangen skeletten van dieren, wonderlijke drijfhoutfiguren, de krukjes zijn ruggewervels van een walvis, men zingt zeemansliedjes uit de oude doos en de zelf meegebrachte wijn gaat rond. Het is wel gezellig, maar toch zoeken wij naar de zin, naar de oorsprong van dit geforceerde feestje, dat steeds weer terugkomt.
Het is ongetwijfeld de eenzaamheid die deze mensen toch niet gewild hebben. Gus' vrouw, die zelf Equadoriaanse is, vertelt dat zij, als Europeanen, door de mensen van het dorp na 40 jaren nog steeds niet geaccepteerd worden. Zelfs in de winkeltjes betalen zij hogere prijzen en het woord 'gringo' (vreemdeling) wordt voor hen nog altijd gebezigd.
Galapagos, een paradijs voor dieren, maar een hel voor mensen!



Dan valt ons anker in 'Academy Baai', waar enkele Europeanen zijn gaan wonen. In de tuin van Gus Angermeyer ligt een complete wervelkolom van een walvis uitgestald. Ook verzamelt hij allerlei wonderlijke stukken drijfhout om zijn tuin te versieren.

Plotseling vliegt er een stel roofvogels rond. Het zijn haviken. Ze zijn ontzettend nieuwsgierig en gaan vlak bij mij zitten. Ook deze dieren tonen geen enkele vrees voor mijn aanwezigheid en ik krijg een prachtige kans ze te fotograferen!





Van boven af hebben we een prachtig uitzicht over de lagune.

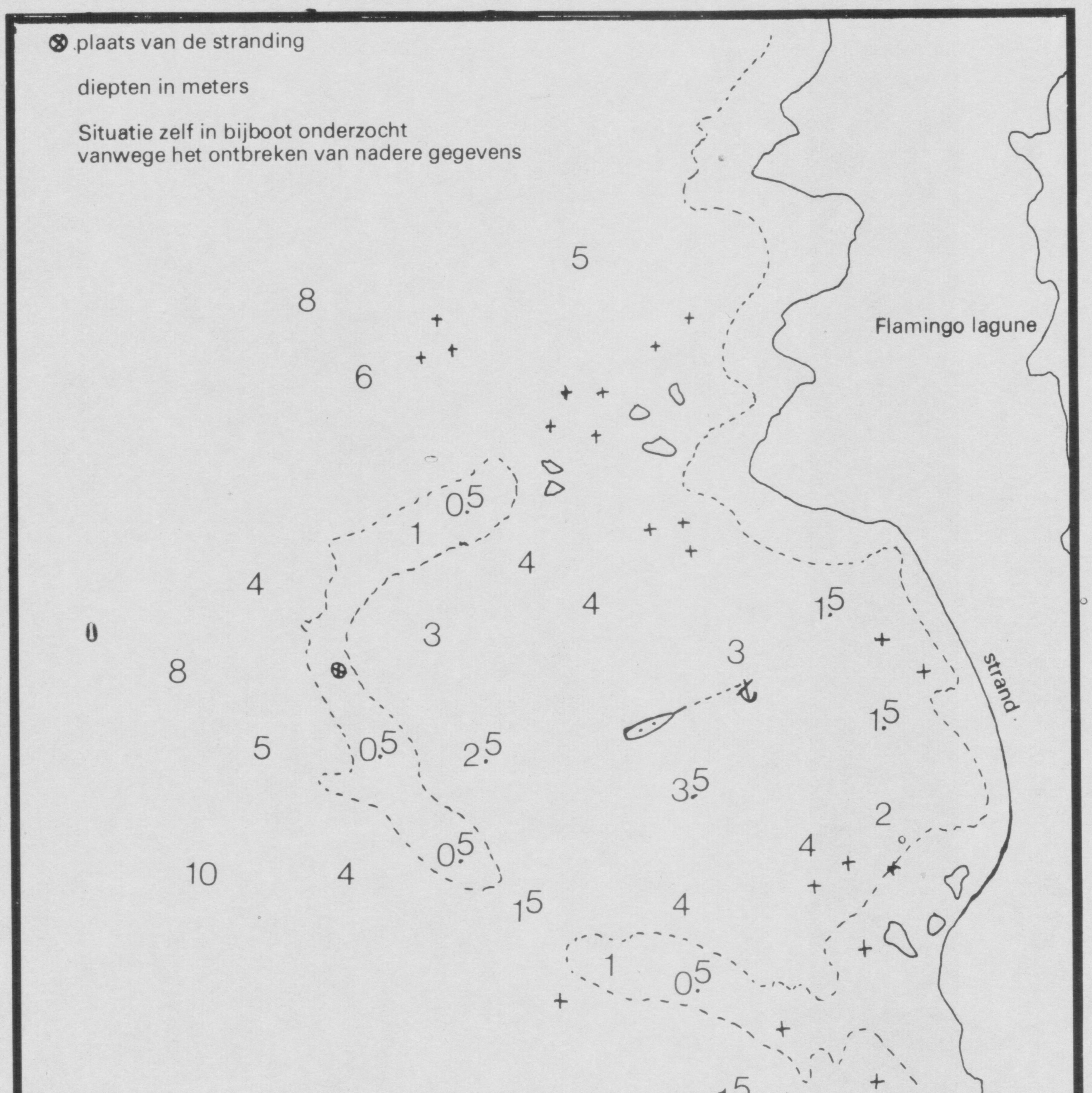
Het is een ideale baai: de ingang bevindt zich rechts, buiten het beeld van de foto. Op de voorgrond een Palo Santo boom, beneden talrijke doornstruiken en boomcactussen.

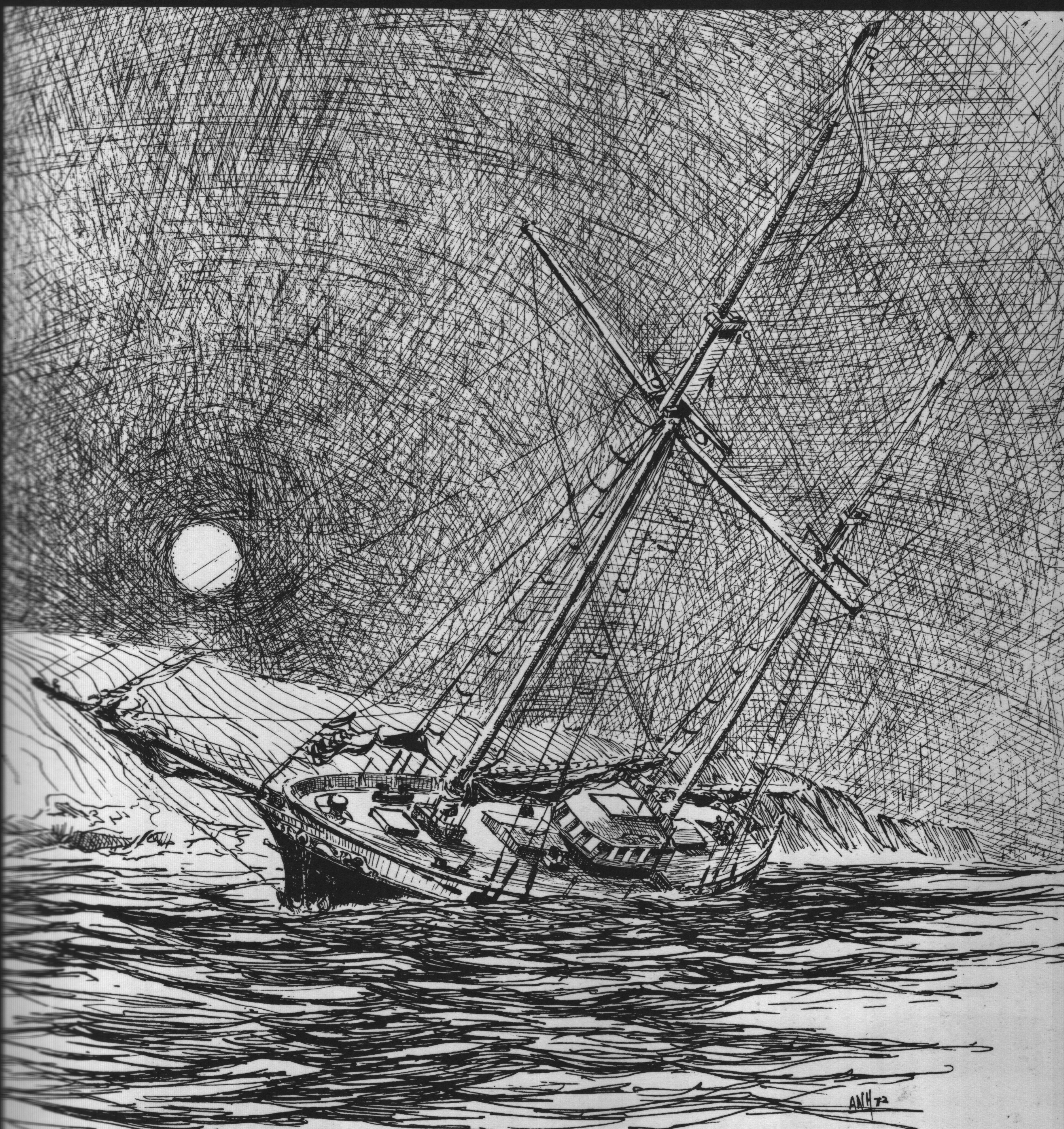
De Palo Santo is een merkwaardige boom die zelfs jaren overslaat met groeien. Nu staat hij in blad; het heeft pas geregend. Als we een takje afbreken ruiken we een sterke geur, het hout bevat veel etherische olie.

De wondere wereld van deze archipel gaat aan ons voorbij.
Bijna aan het einde van ons bezoek beleven we een ongeluk dat we ons leven niet zullen vergeten. In een zielsverlaten baai loopt 'Elizabeth' op de rotsen en het trouwe scheepje is gedurende 5 uren gevangen in de greep van scherpe lavaklauwen. Bij iedere golf dreunt de zijde van ons schip op de rotspunten en op dit moment voelen wij de enorme belasting van het alleen zijn in machteloosheid. We denken alles te verliezen. Door een wonder komt het schip los en dank zij het staal is het niet lek geslagen. Wel is de bakboordzijde fiks gedeukt en er is zelfs een spant ontzet! Dagen werken we in de eenzaamheid, er is geen sterveling in de omtrek, om de ravage weer op te knappen en dan volgt de grote oversteek naar de Markiezen; 3100 mijlen oceaan met een gehavend schip. Mentaal een hele beproeving!



Dit is ongetwijfeld het dieptepunt van onze reis. Door gebrek aan gegevens loopt 'Elizabeth' tegen zonsondergang vast op een rotsformatie en het schip is niet meer vrij te krijgen. Het is een prachtige maannacht en de omgeving straalt zo'n vredige rust uit dat het gebeuren ons als een angstdroom overvalt.
Er staat een nauwelijks merkbare deining in de baai en met iedere deingolf wordt ons trouwe scheepje zo hard op de scherpe stenen gesmakt dat de masten schudden en het tuig ervan rammelt! We maken zwaar slagzij en het water staat aan dek.
In vijf lange uren proberen we 'Elizabeth' vrij te krijgen door hieuwen aan ankers, maar het water zakt steeds verder en onze pogingen lijken vergeefs. Er komt water in het schip en wij denken aan het einde van de reis. Margaretha heeft de belangrijkste zaken reeds ingepakt om het schip te verlaten, levensgevaar is er niet; het strand is vlakbij.
Dan ontdekken we dat het water in het schip niet verder stijgt, dus géén lek! Het blijkt door een afvoerleiding teruggeheveld te worden; Toch lijkt het een hopeloze zaak.
Als het water zijn laagste stand bereikt heeft en de vloed komt opzetten, raakt opeens de spanning van de ankertrossen af. Ik denk dat ze uit de bodem zijn getrokken en roei erheen om ze opnieuw uit te brengen. Terwijl ik in het bootje zit zie ik dat 'Elizabeth' uit haar slagzij vandaan is en normaal op het water drijft!
Ik schreeuw het uit: "We zijn los, we zijn los!!!"
Margaretha is binnen en heeft het door de spanningen niet gemerkt.
'Elizabeth' is op een wonderlijke wijze vrijgekomen maar wij hebben er hard voor gevochten.
Het kaartje geeft de later zelfgepeilde diepten en situaties weer.

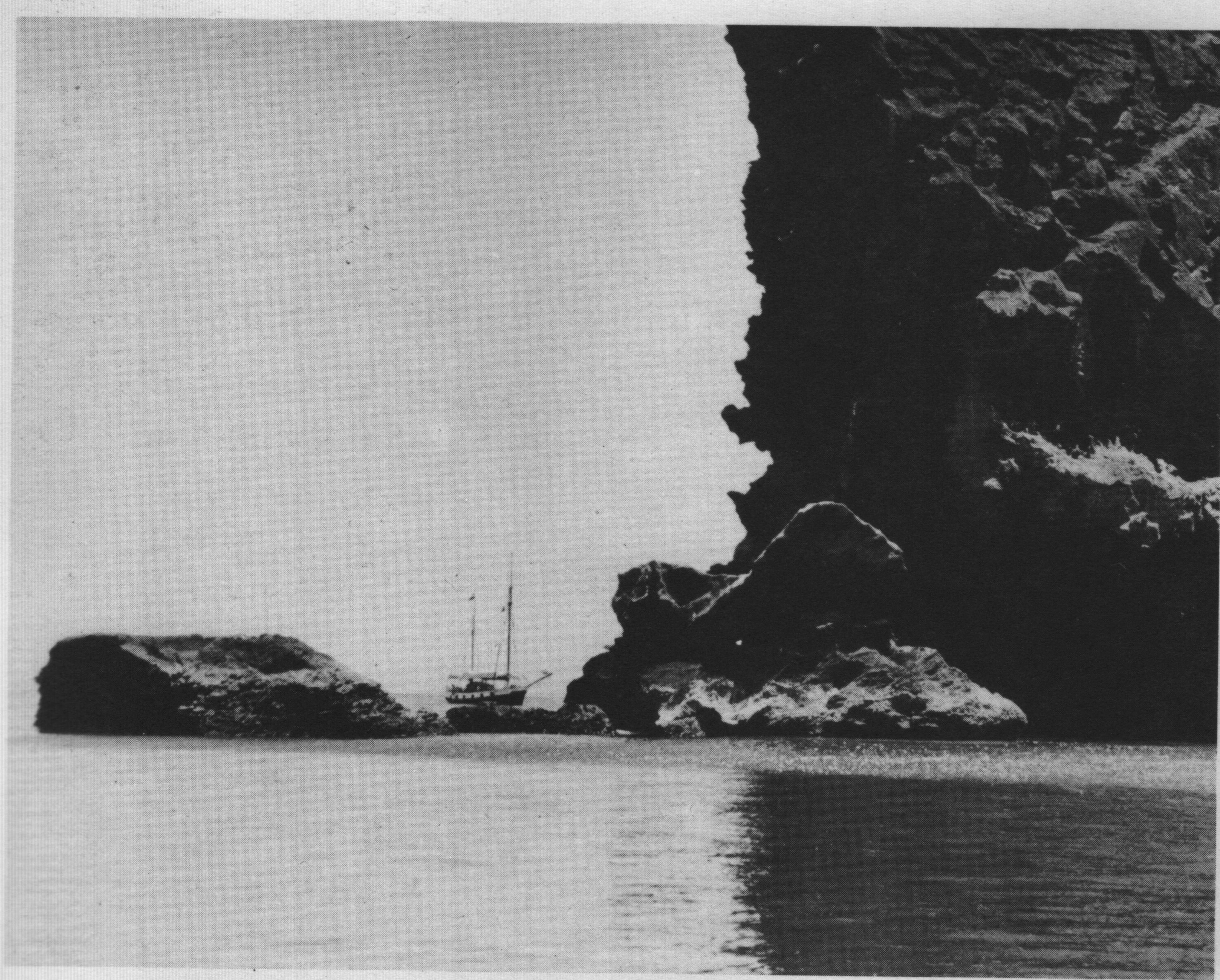


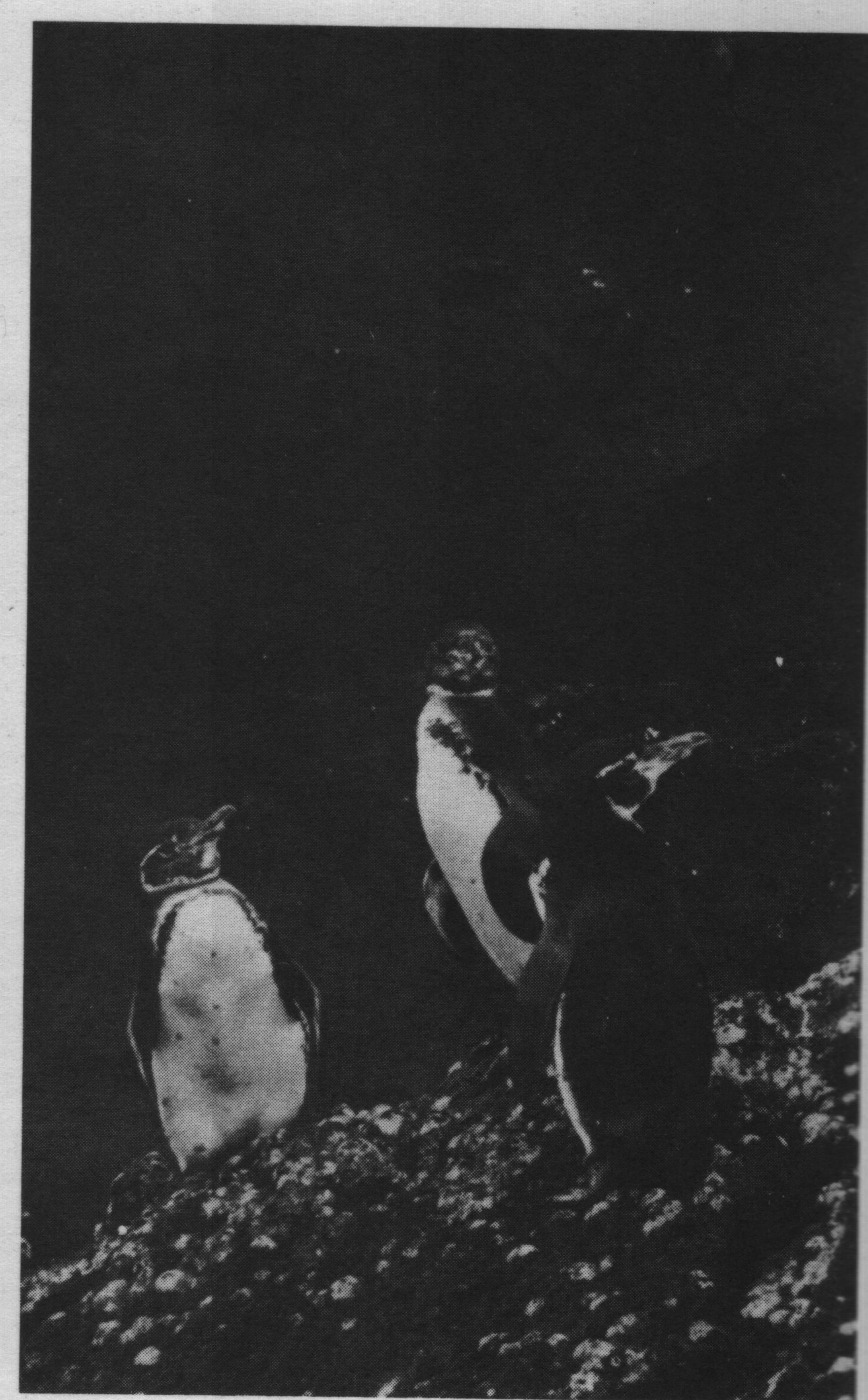

ANH 72

Na de nachtmerrie van de stranding varen we naar het eiland James. Het is super vulkanisch. Voor de oostkust ligt een kleiner eiland dat eruit ziet of het pas is ontstaan. We varen wat rond in de bijboot; enorme lavaformaties rijzen uit zee op. 'Elizabeth' is er maar een speelgoedbootje naast!
Ik maak een voettocht over het eiland, overal vulkanen en lavastromen. Wij horen hier niet thuis. Dit is het domein van ander leven. Het paradijs voor dieren is een hel voor mensen. Men zou het eigenlijk met rust moeten laten!

Een viertal pinguins zit beneden op de rotsen. Ook deze dieren komen hier voor, normaal vindt men ze in de koude gebieden.







We varen weg van de Galapagos. De zee is vlak, er is vrijwel geen wind. De motor moet voorlopig het werk doen. Zelfs het bootje kunnen we de eerste dagen op sleeptouw houden.

De kleine Katja wijst naar het aan de kim verdwijnende eiland. Het zal zeker een maand duren voordat zij weer land ziet!



Op 17 maart vertrekken we voorgoed uit Galapagos. We zullen de Borrero Baai aan de noordkust van Santa Cruz nooit meer vergeten!


Juist voor de schemering varen we langs Floreana, het eiland van de Wittmer-familie. Het is een grauwe steenwoestenij en als we met de kijker langs de kale lavahellingen speuren zien we een klein groen vlekje, de farm van de Wittmers, een kleine oase met zoveel moeite opgebouwd, nietig en fragiel in dit melancholische landschap. Het eiland schuift langzaam voorbij en de contouren worden steeds grijzer in de stilte van de avond.

Een gesnuif klinkt achter ons schip dat drijft op de spiegelgladde zee. Het is een laatste zeeleeuw die ons goede reis toewenst, het afscheid van Galapagos!

Het duurt 37 dagen voordat we land in zicht krijgen! De passaatwind die volgens de weerkaarten gemiddeld kracht 4 behoort te zijn, zet niet door en wij moeten het grootste gedeelte van de reis met de helft tevreden zijn.
Daar ligt dan eindelijk het eiland Hiva Oa voor ons; een bergtop in de Grote Oceaan.

We varen langs de dicht beboste kust en maken het ankergerei gereed voor gebruik. De inham tussen de eerste en de tweede kaap, rechts op de foto, zal onze ankerplaats zijn.

De baai van Atuona ligt daar in een geheimzinnig licht. De zonnestralen bundelen zich door een opening in de donkere wolken die om de bergtoppen hangen. Het is één tropisch woud en we ruiken, als de wind aflandig waait, na al die zeelucht de zoete geuren van de plantenweelde! Zo'n aankomst is een belevenis die alle beproevingen waard is; het is een hoogtepunt van onze reis!



Weinig wind, weinig voortgang!

Het wordt een lange oversteek. We trachten zoveel mogelijk naar het zuiden te koersen om zekerder te zijn van een goede wind.
Na 10 dagen kunnen we pas van een redelijke passaat spreken! Toch blijft de wind zwak en ik zie reeds de funeste gevolgen van de stranding. De romp begint op de kaalgeschuurde plekken danig aan te groeien! Dit zal een handicap worden! Weken gaan voorbij; onze Katja leert lopen op het bewegende scheepsdek. Slechts bij uitzondering maken we een etmaal van meer dan 100 mijl! Eindelijk na 37 dagen komen de Markiezen in zicht. Het zijn prachtige groene eilanden, dit is het paradijs wat de Galapagos Europeanen gezocht hebben! We ankeren in de baai van Tahauku op het eiland Hiva Oa. ‘Elizabeth’ ziet er vreselijk uit, het zeewier hangt als een gordijn van het berghout!



Nog ongeschonden Polinesië?

Dit is het eiland waar Paul Gauguin begraven ligt. Een paar dagen later ga ik op onderzoek. Ik vind de begraafplaats, geheel overgroeid door de tropische plantengroei.
De bevolking van Hiva Oa is vriendelijk en behulpzaam. Wel is het moeilijk om aan verse groenten en vruchten te



Beneden ligt het zwarte strand van Atuona met de bulderende branding van de Zuidzee. Is het geen paradijs op aarde?

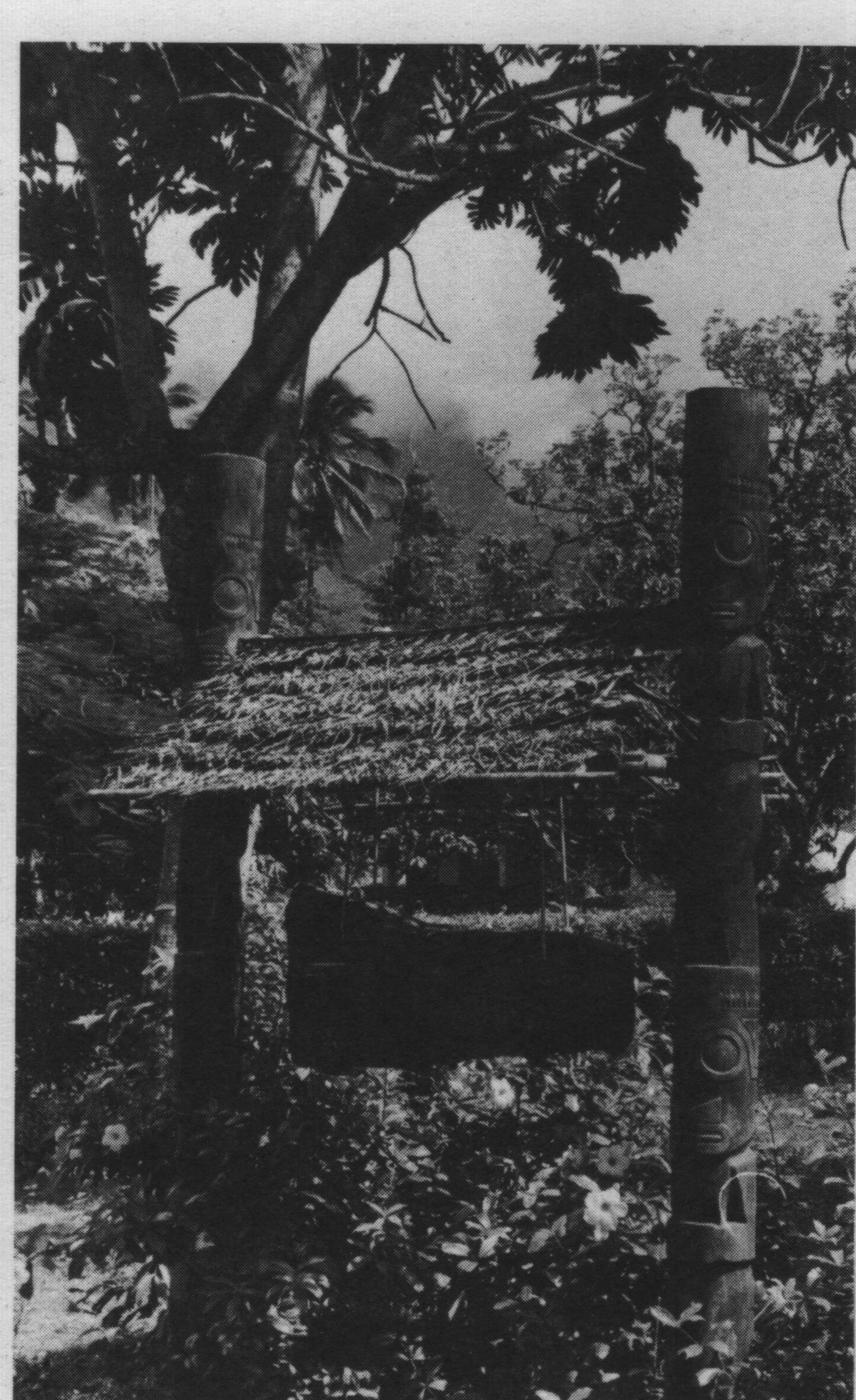


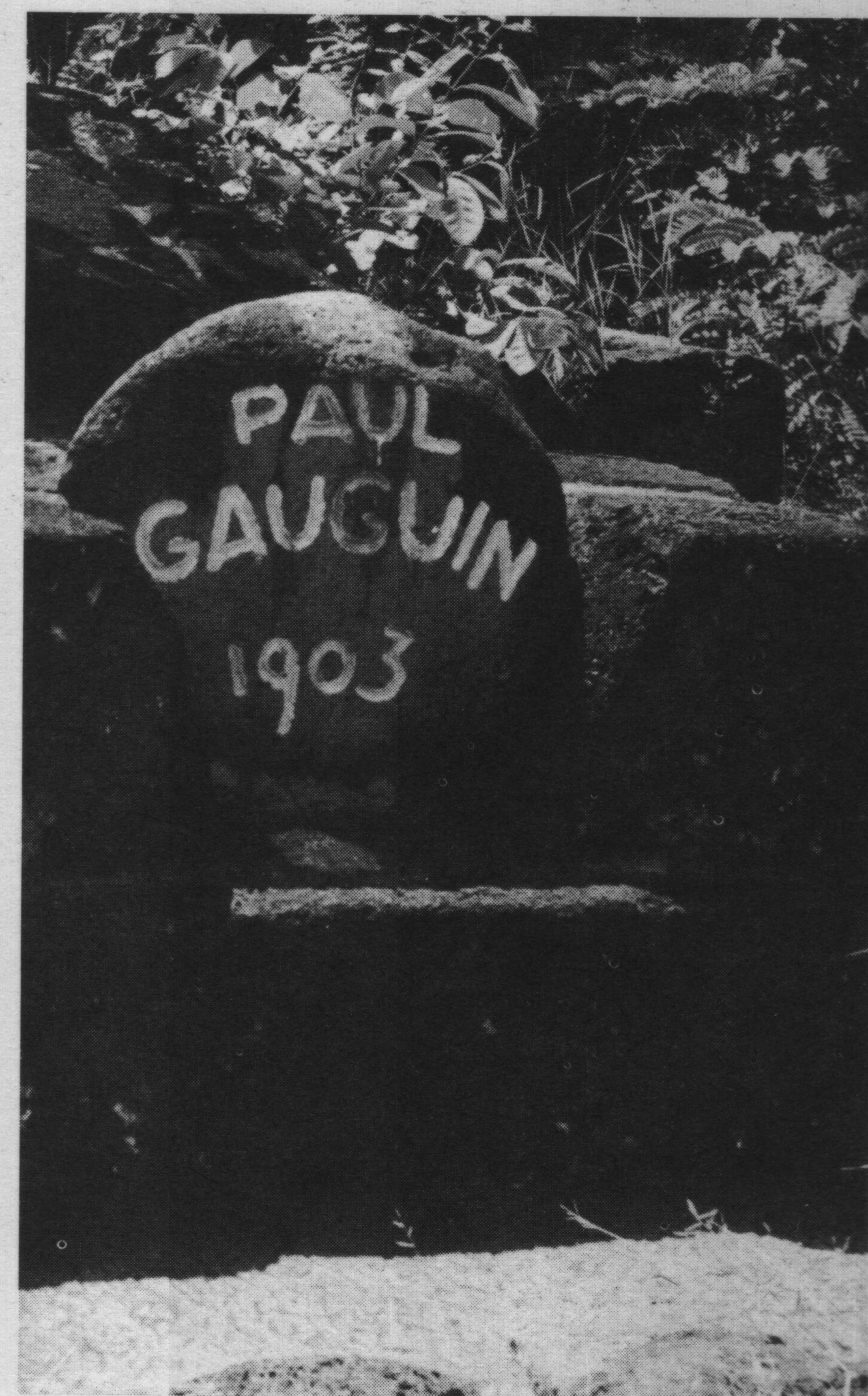
We gaan voor anker. Op een afstand kijk ik naar 'Elizabeth'. Ze ziet er vreselijk uit, als draperieën hangt het zeewier vanaf het berghout! Ook onder water is het schip vreselijk aangegroeid, vooral op de plaatsen waar de verf er tijdens de stranding afgeschuurd is.

Paul Gauguin, de beroemde Franse schilder, werkte hier vele jaren. Ik ben op zoek naar zijn graf. In het dorp wijst een eenvoudig bord de weg.

komen. In de winkel verkoopt men het niet. Een ieder heeft een eigen tuin voor deze zaken, maar als we Katja meenemen worden we overladen met allerlei heerlijkheden. Van betalen is geen sprake. Het wordt wel een hele klus om alles aan boord te brengen, er staat veel zeegang in de baai en landen met het bootje is een heksentoer!









Ik ga aan land; voorlopig alleen om vlug even te verkennen. Op de hoek langs het pad naar het dorpje staat de vuurtoren, anno 1945. Het licht dat de schepen de baai moet wijzen werkt nog op olie: het is een gewone stormlantaarn!

Boven, aan het eind van het pad, vind ik het, overgroeid door de tropenweelde. Een eenvoudige tombe vermeldt: Paul Gauguin, 1903.

De begraafplaats ziet uit op de baai van Atuona.
Daar beneden ligt een eiland dat veel overeenkomst vertoont met de grafsteen van de schilder! Een vergelijking van vormen, een dromerij misschien? Voor mij blijft het 'Tombeau de Gauguin'.

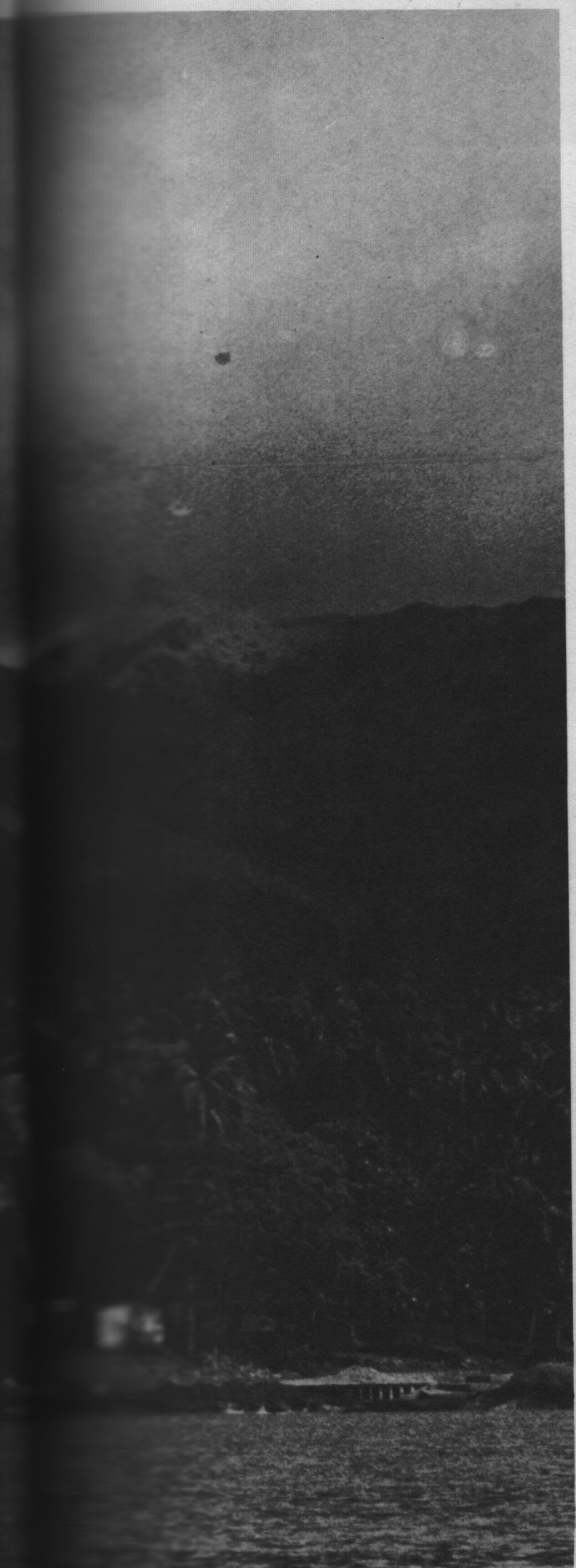
De Markiezen zijn wondermooie eilanden. Onze volgende ankerplaats is bij het kleine eiland Oua Pou.

Achter de kokosplantage ligt een klein dorpje; hier en daar een huisje, onder de begroeiing verscholen. Links op de foto een grote broodvruchtboom.
De broodvrucht (enkele zijn in de boom zichtbaar) is in volgroeide staat zo groot als een Edammer kaasje en vormt de basis van allerlei gerechten in Polinesië. Momenteel vindt men de boom bijna overal in de tropen. Reeds lang geleden waren de vruchten bekend als voedingsmiddel. Kapitein Bligh van de




'Bounty' kreeg als opdracht voor één van zijn Zuidzee expedities het overbrengen van jonge broodvruchtbomen naar de Westindische archipel.

Margaretha en Katja halen mij op; het was te ruw om het bootje bij de landingsplaats achter te laten. De enige keer dat we op deze plek gedrieën aan wal gaan, moeten we de dinghy tegen de rotsen op uit het water trekken. Het zou hier beslist te pletter slaan!








Tongareva
Caroline Eil.
Vostok
Flint
Eilao
Nuku Hiva
MARKIEZEN
Ua Pou
Hiva oa
Tahuata
Fatuhiva
Napuka
Puka Puka
Matahiva
Ahe
Manihi
Takaroa
Rangiroa
Tikei
Apataki
Bellinghausen
Makatea
Niau
Raraka
Makemo
Fakahina
Scilly
Maupiti
Bora Bora
Tanaa
Fakarafa
Mopelia
Raiatea
Huahine
Tetiaroa
Tahanea
Marutea
Moorea
TAHITI
Anaa
Amanu
Mehetia
Ravahere
Hao
Reao
Aitutaki
Nengonengo
Parada
Nukutafake
Hervey Eil.
Hereheretue
Atid
Mauke
Nukutipipi
Tureia
Rarotonga
Mangaia
Tematangi

We zijn bijna een maand op de Markiezen. Overal ontmoeten we vriendelijke mensen. Er is echter een probleem op de eilanden. Steeds meer jongelui trekken naar Tahiti, naar 'de wereld' met elektrisch licht, bioscopen, bars en vertier. Vooral de jongens die in Tahiti gediend hebben willen niet meer terug. De plantages liggen verwaarloosd en de ouderen kunnen het werk alleen niet meer aan; is dit de 'goede' invloed van onze civilisatie?
Ook zien we veel kinderen met tandeloze monden. Er wordt veel gesnoept en de natuurprodukten hebben plaatsgemaakt voor het Franse stokbrood en geraffineerde suiker. Het resultaat is reeds na twee generaties duidelijk aangetoond!



Katja is hier in goede handen. De kinderen van de Polinesiërs zijn gewend op elkaar te passen!

In de baai van Nuku Hiva, het laatste eiland van de Markiezen dat we bezoeken, ligt op zekere morgen een groot zeilschip voor anker. Snel stap ik in de bijboot om het eens van dichterbij te bekijken! 'Regina Maris' of 'Vorstin van de Zee' luidt de naam. Het is een houten barkentijn, alleen de fokkemast draagt razeilen.



Ik roei er omheen; het is een prachtig schip!

Men vraagt mij aan dek te komen; alles ziet er keurig uit.

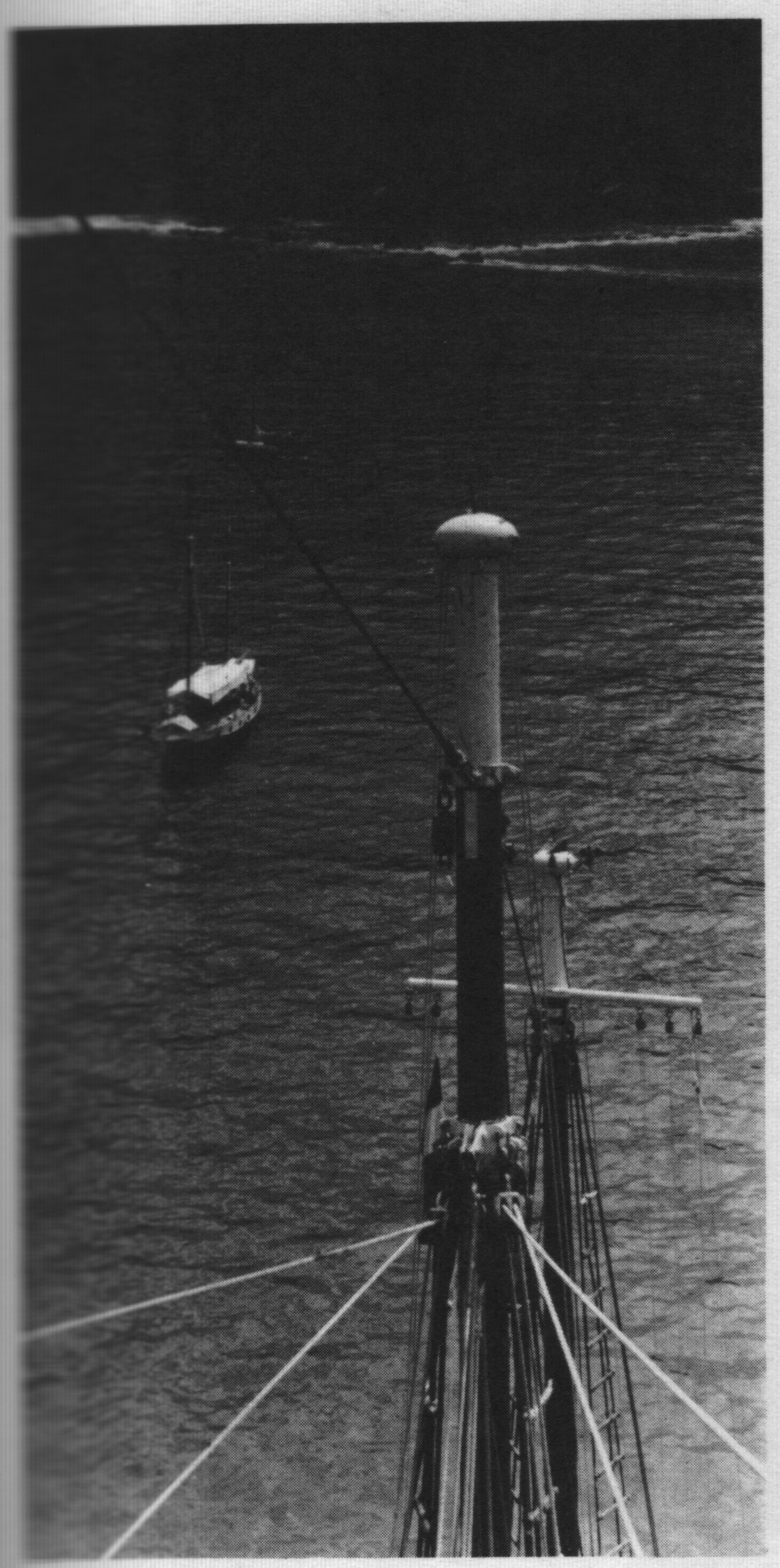
Ook krijg ik een kans om boven een kijkje te nemen. Het is een ongelooflijke wirwar van touwwerk en staaldraad. Het schip heeft 25 bemanningsleden en vaart met gasten in de Stille Zuidzee. Het is hard werken aan boord begrijp ik uit de verhalen.

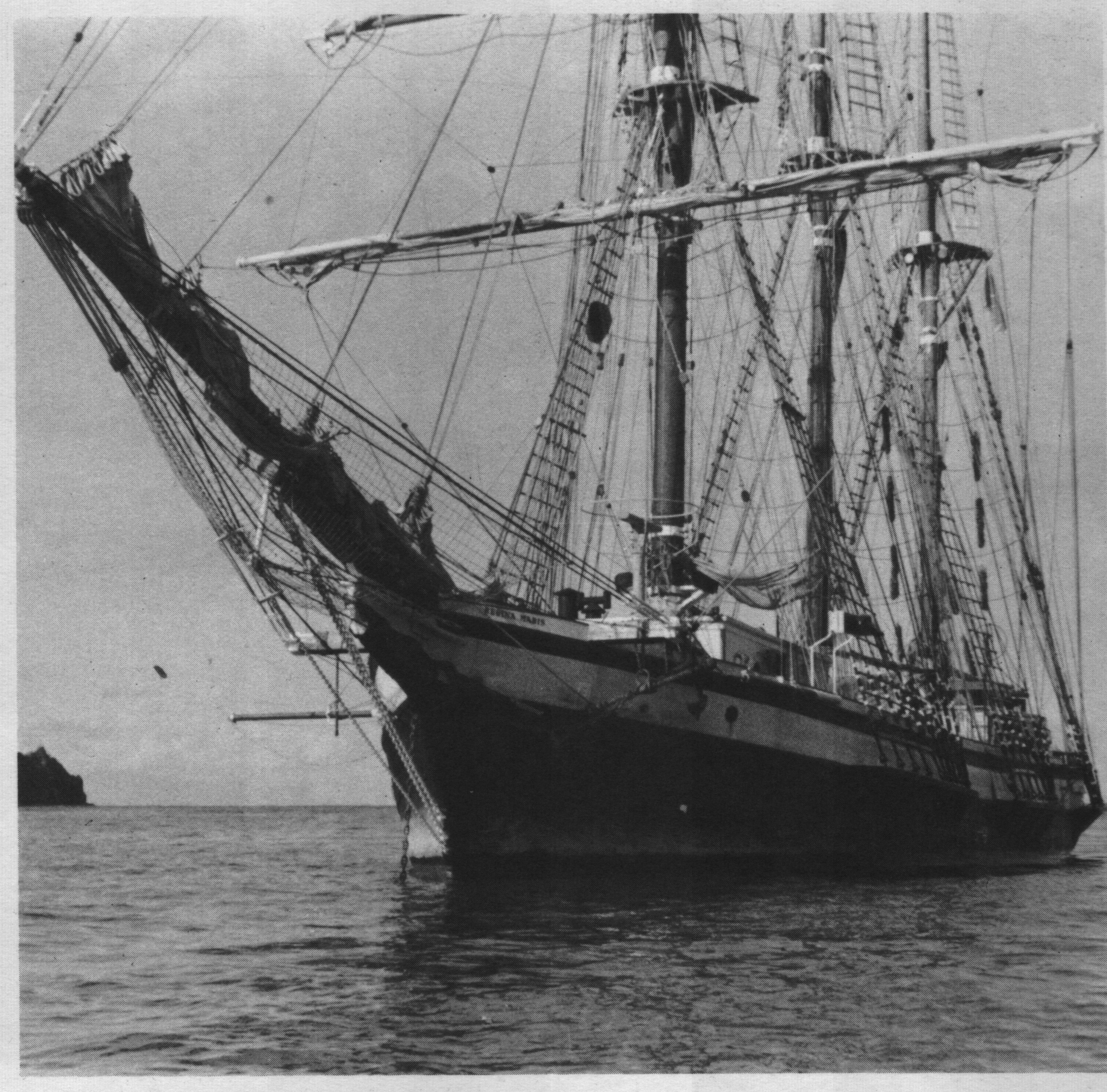


Vanuit de fokkemast, 37 meter boven water, kijk ik uit over de omgeving. Daar beneden ligt 'Elizabeth' als was het een speelgoedbootje!

We varen gezamenlijk uit met gelijke bestemming. 'Regina' zet zeil en loopt spoedig op ons uit.

Daar gaat zij. Een eenzame vogel in de blauwe oneindigheid!





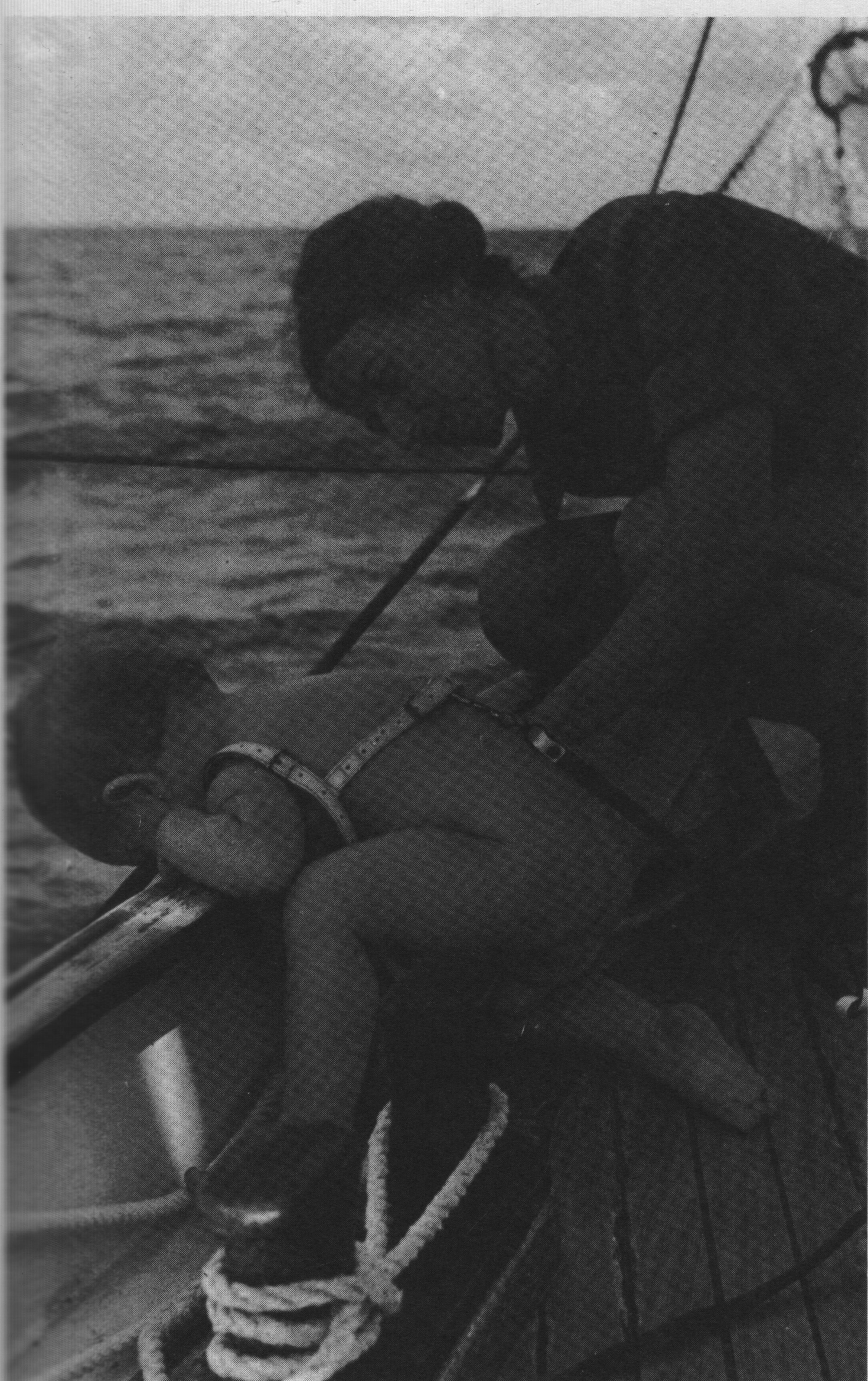
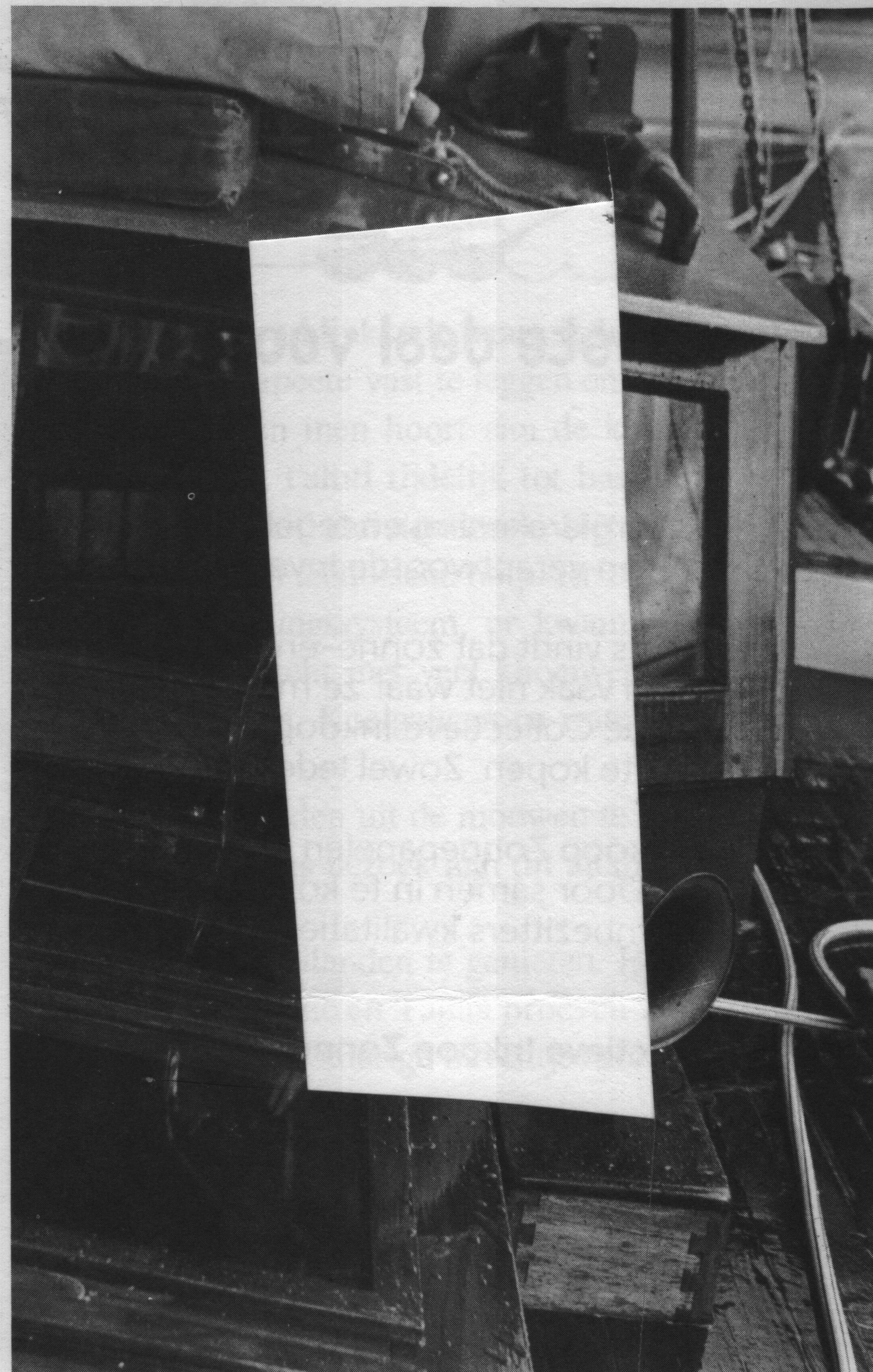


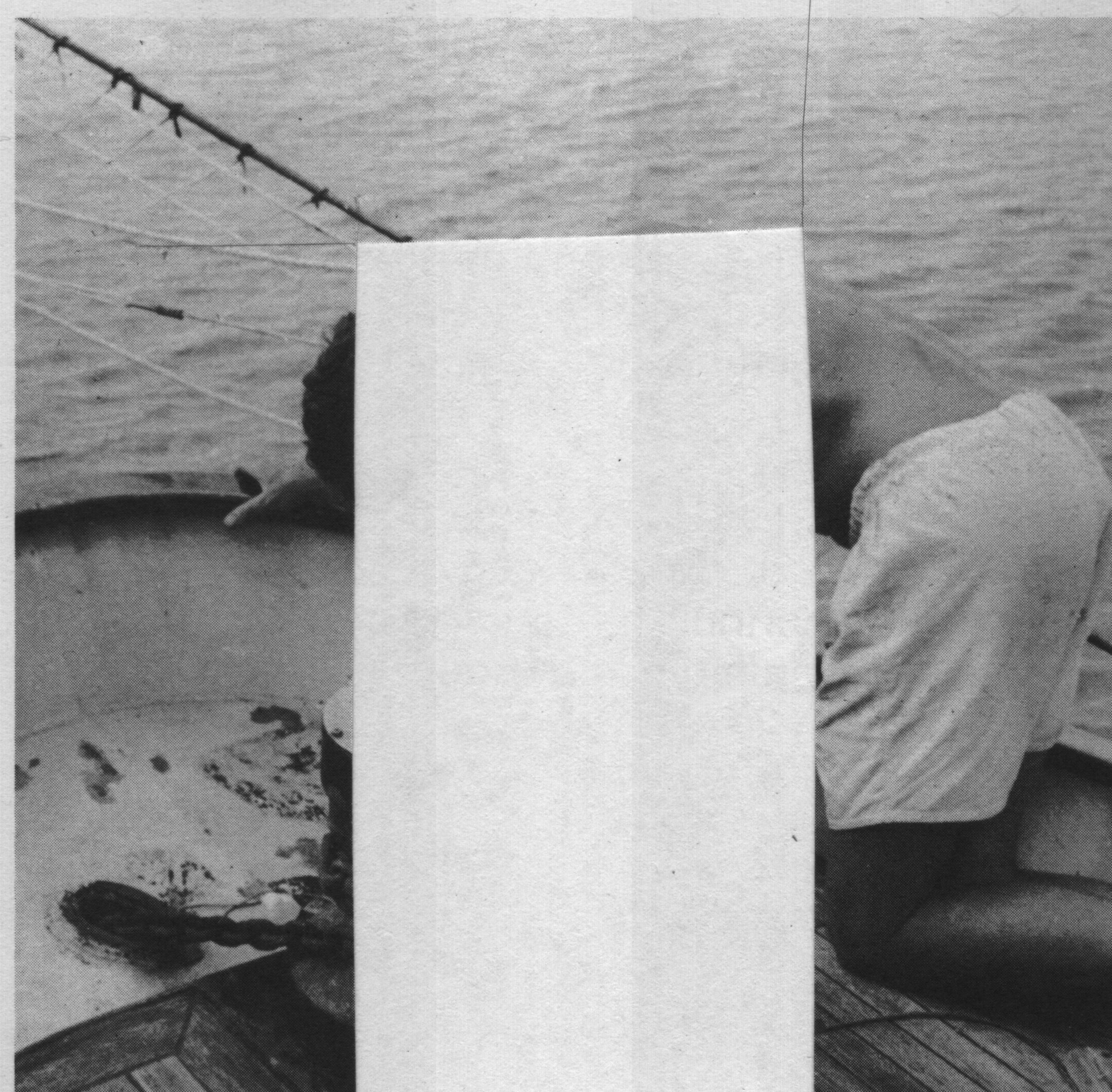
Op weg van de Markiezen naar Tahiti maken we een prettige overtocht. Zelfs Katja geniet van het varen.

Tahiti; voor ons een eiland van hard werken. De motor krijgt een grote beurt.

Als je zoveel vaart is er altijd werk aan de winkel.
Katja helpt een handje.

Ook met dekwassen is zij er als de kippen bij. De faciliteiten in de haven van Papeete zijn zeer goed. Ieder jacht krijgt water en eventueel stroom van de wal en de ligplaats kost maar vijf gulden per week! Wel zijn we blij als we eindelijk weer gereed zijn om uit te varen om nog wat meer van de buiteneilanden te zien.

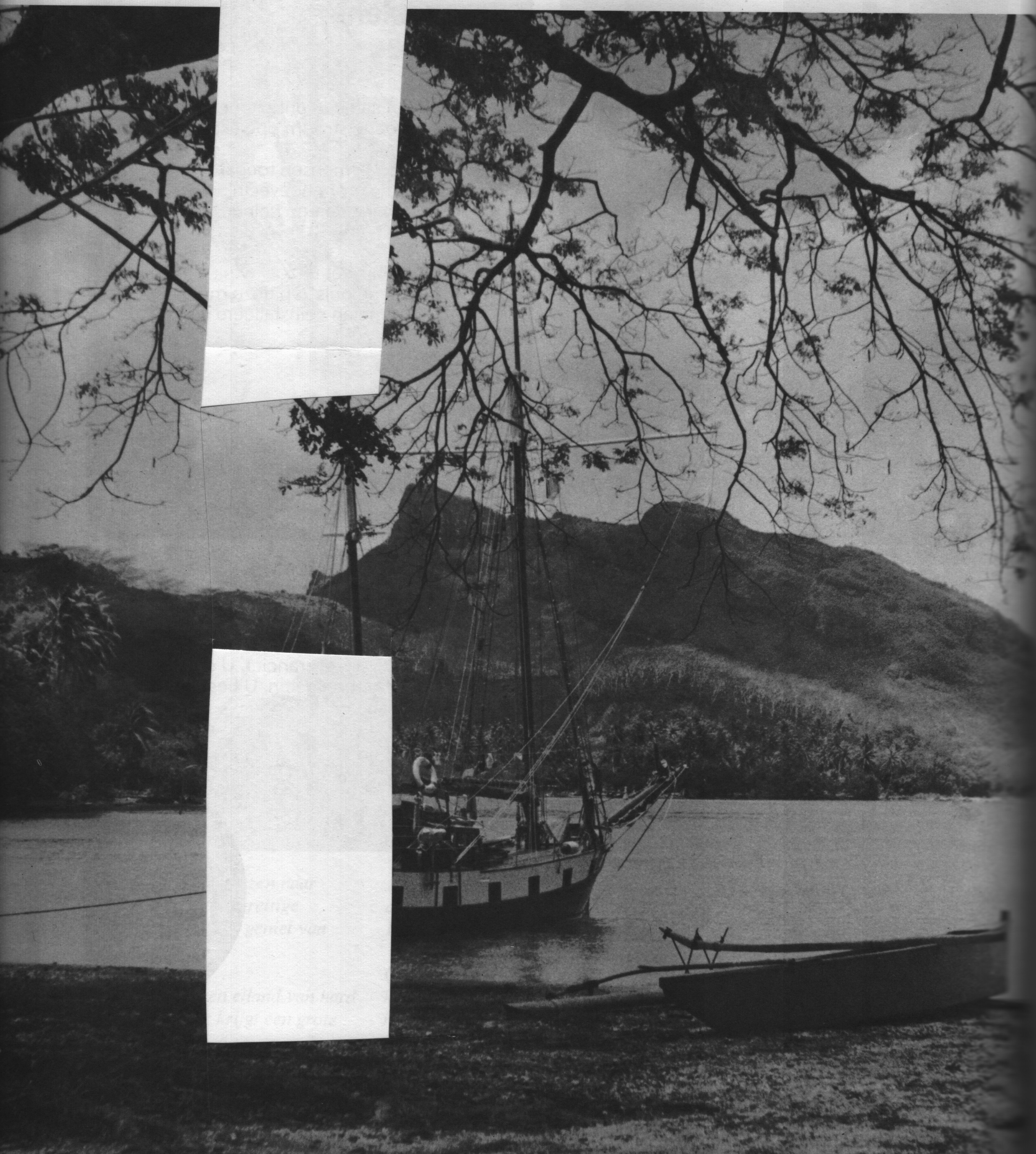





Faré op Huahine. Een prachtig havent je in een heerlijk rustig dorpje.

De schoolkinderen van een dorpje op Tahaa zijn wat
'Elizabeth' en de

de onderwijzer verneem ik dat het voor het eerst is dat hier een jacht aan de steiger ligt!



Tahiti, centrum van de Zuidzee

Via het grote atol Rangiroa in de Tuamotu archipel gaat het naar Tahiti. Een klinkende naam in het Zuidzeegebied. Iedere zeiler in die buurt heeft de wens zijn meertrossen aan de kade van Papeete vast te leggen en velen krijgen een soort teleurstelling te verwerken. Papeete is een op en top toeristenoord en men hoort aan de kade meer Engels spreken dan Polinesisch of Frans. Wel heerst er door de vele jachten, die Tahiti tijdelijk tot basis hebben om de Genootschapseilanden te verkennen, een gezellige sfeer. Voor ons wordt Tahiti een noodzaak. Het is de enige plaats in dit gebied van de Zuidzee waar men iets kan verwachten op het gebied van technische hulp. Er zijn moeilijkheden met de hulpmotor. Reeds in Panama ontdekte ik lekkage in het kielkoelingssysteem, er kwam zeewater in het circuit, en op de helling van de Cristobal Yacht Club heeft een lasser getracht met veel knoeiwerk een hoop geld aan ons te verdienen. Het euvel is blijven bestaan, met de narigheid van dien. Koelgangen en waterpomp zijn sterk gecorrodeerd, er komt zelfs koelwater in de smering!
Om al te hoge kosten te sparen, Tahiti is vreselijk duur, besluit ik zelf de handen uit de mouwen te steken en weken gaan voorbij met werken aan vette motoronderdelen. Het bederft eigenlijk ons bezoek aan dit eiland, maar dat zijn de consequenties van een reis om de wereld met bescheiden middelen!
Eind september verlaten we Tahiti om nog iets van de andere Genootschapseilanden te genieten. Het is wat laat in het seizoen; de meeste andere jachten zijn al onderweg richting Fiji. Op Huahine en Tahaa proeven we nog even aan de echte sfeer van de Zuidzee. Ons anker valt in stille lagunes, we meren in dromerige haventjes zónder toeristen en maken kennis met een ander soort Polinesiër dan in Papeete.



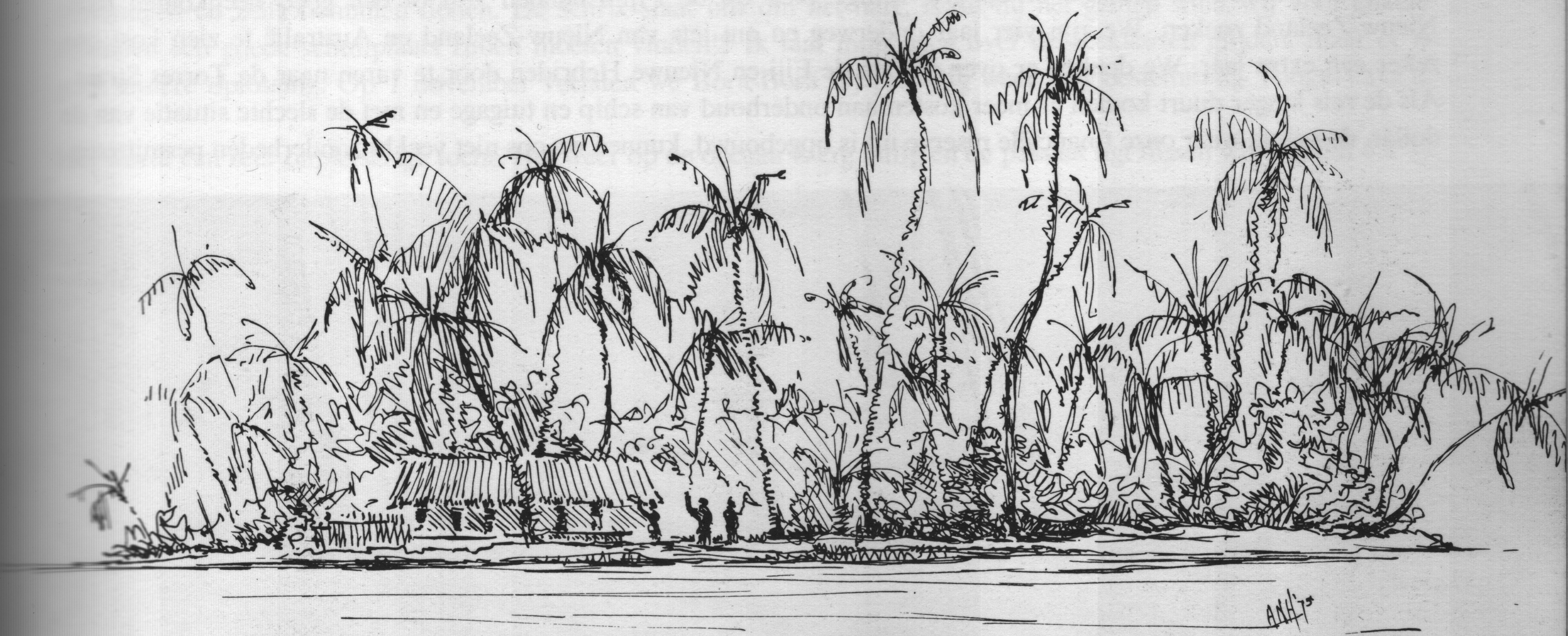
Daar is Albert. Hij woont op een heel klein eilandje in het rif aan de zuidkant van Tahaa, met vrouw en dochter.

Zijn wereldje is maar 200 meter lang en misschien 150 meter breed. Hij kweekt tomaten, komkommers, watermeloenen en andere groenten. Er groeien veel kokospalmen, citrusvruchten en papaya's. De opbrengst is groot en veel wordt verkocht aan de mensen in de buurt, op het grote eiland. De zee zit vol met vis, en kippen lopen overal vrij rond. Wat voor ons Amsterdam is, is voor Albert een dorpje op het eiland Raiatea. Eens in de maand gaan ze er





heen, verder is er niets dan ruisende palmbomen, de donderende branding op het rif en het eenvoudige huis zonder muren. Een paradijsje op aarde, zonder materialisme, zonder wereldproblemen. Albert praat over zijn broer in Tahiti, hij is burgemeester van een dorp. Een andere broer zit in Frankrijk en heeft het erg druk met zaken. Hij vindt het welletjes zo en ik denk er het mijne van.
Als we afscheid nemen staan daar bij het wegvaren drie figuurtjes ons uit te zwaaien. Ze worden kleiner en kleiner; weer een afscheid van fijne mensen, van een wereldje dat ons na aan het hart ligt!





Dan leren we 'de tuin van Polinesië' kennen. De Genootschapseilanden zijn heel anders dan de Markiezen. Hier is ieder eiland omringd door een rif, dat meestal een voor de zee beschutte lagune achter zich heeft. De ankerplaatsen zijn soms heel dicht bij de wal in tegenstelling met die op de Markiezen.

Dit zijn de Zuidzee Eilanden. Oasen van rust in een opgejaagde wereld!

Afscheid van een idyllisch plekje; drie kleine figuurtjes zwaaien ons uit op het strand.

Albert met vrouw en dochter aan de maaltijd.

Stille Zuidzee doet haar naam geen eer aan

Het is tijd om te vertrekken uit de Genootschapseilanden.
Eind november begint in de zuidoostelijke Stille Oceaan de tijd van de orkanen en als we de plannen willen volgen moeten we omstreeks die tijd of op een veilige plek op de Fiji Eilanden zijn of een goed heenkomen naar Nieuw-Zeeland zoeken. We zijn vier jaar onderweg en om iets van Nieuw-Zeeland en Australië te zien kost ons zeker een extra jaar. We denken er over om via de Fiji en Nieuwe Hebriden door te varen naar de Torres Straat. Als de reis langer duurt komen er meer kosten aan onderhoud van schip en tuigage en met de slechte situatie van de dollar, de valuta waar onze financiële reserve uit is opgebouwd, kunnen we ons niet veel bijzonderheden permitteren.



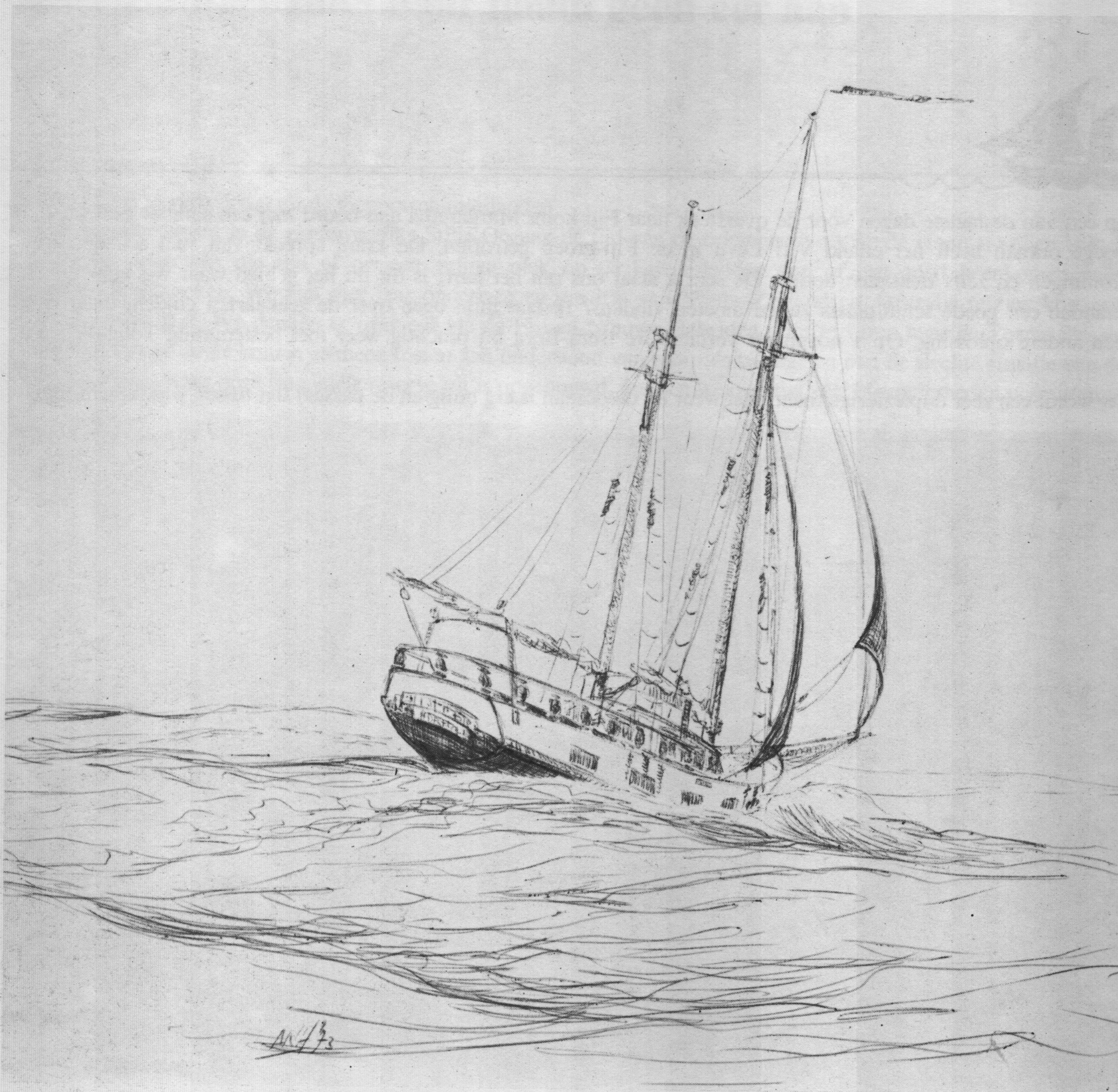
De overtocht naar Tonga Vava'u wordt een ruwe zeilerij met constant windkracht 6 à 7. Is dit nu de Stille Zuidzee?!

Op één van de laatste dagen voor de oversteek naar Fiji komt Margaretha aan boord met een somber gezicht. Een vroege orkaan heeft het eiland Viti Levu in de Fiji-groep getroffen. De krant spreekt van veel schade, overstromingen en zelfs tientallen doden. De schrik slaat ons om het hart; is dit nu het gebied waar wij voor enkele maanden een goede schuilplaats zullen moeten vinden!? Ik laat mijn ogen over de zeekaarten glijden, maar er is geen andere oplossing. Op 1 november verlaten we Bora-Bora bij prachtig weer met bestemming Tonga-Vava'u.

Het wordt een zeer onplezierige tocht. Het weer op de oceaan is erg buiig en de passaat ligt tussen windkracht 6 à 7.



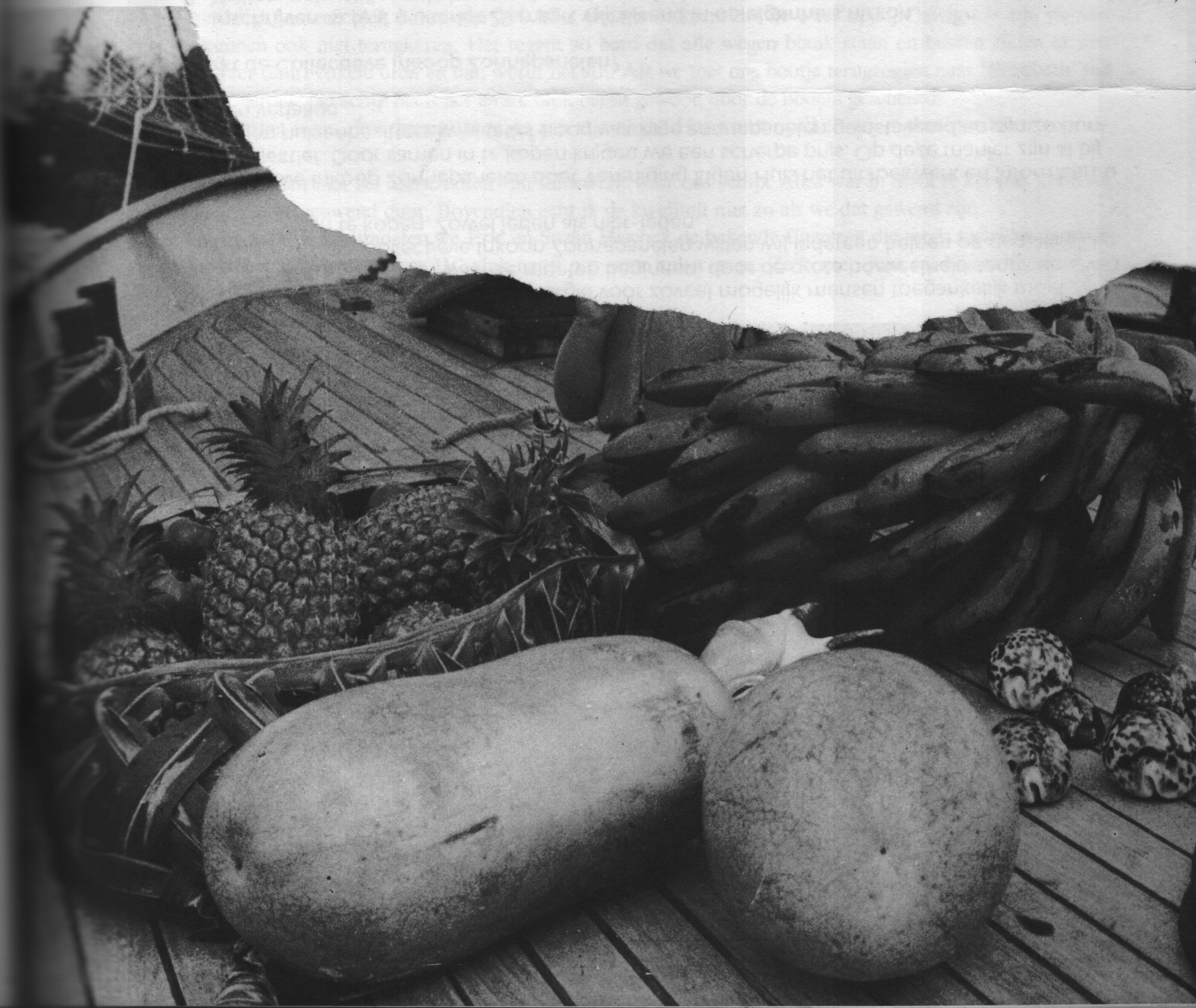
Alleen met de voorzeilen voeren we voldoende tuig en blijft 'Elizabeth' goed op koers. We moeten echter gedurende tien dagen alle luiken gesloten houden en binnen wordt alles klam en vochtig. We hadden ons de Zuidzee heel anders voorgesteld!



Een kort verblijf op de Tonga Eilanden, we willen liever op tijd in Fiji zijn. Ook in Tonga-Vava'u heerst nog de onbedorven sfeer van de Zuidzee Eilanden. De mensen zijn vriendelijk en behulpzaam. Hier ondervinden we nog het traditionele welkom van de Polinesiërs, ons dek ligt vol met tropisch fruit en prachtige schelpen! Ook worden we uitgenodigd voor een maaltijd. De Tonganen gebruiken geen meubilair, er wordt gedekt op de vloer van het huis en iedereen zoekt een plekje rondom. De kinderen eten apart. De maaltijd bestaat uit allerlei geroosterd voedsel. Deze bereidingswijze werd vroeger overal in Polinesië toegepast en de gerechten hebben een zeer sterke rooksmaak. Wij moeten er erg aan wennen. Ook lijkt alles op elkaar.
27 november gaan we anker op en vertrekken richting Suva op de Fiji Eilanden. Het is prachtig weer maar er is heel weinig wind. We doen een week over de afstand van 450 mijl!! In de stromende regen komen we op de rede van Suva. Het wordt een hele puzzel om het eiland te vinden! Het is lang geleden dat we zoveel regen meegemaakt hebben. De zuidkant van Viti Levu is het gehele jaar door erg vochtig. Geen prettig leefklimaat, het lijkt soms maar al te veel op een broeikas! Vooral als men hard moet werken is de vochtige hitte ondraaglijk.

Wilson en z
niets aan do
portret. Zod
gaat iedereen
zijn beste kle

Het Tongaan



...chten we op de orkanen-
...t is er warm en vochtig.
...er de zonnetent op het voordek
is het beste plekje!

Er is een orkaan in de buurt



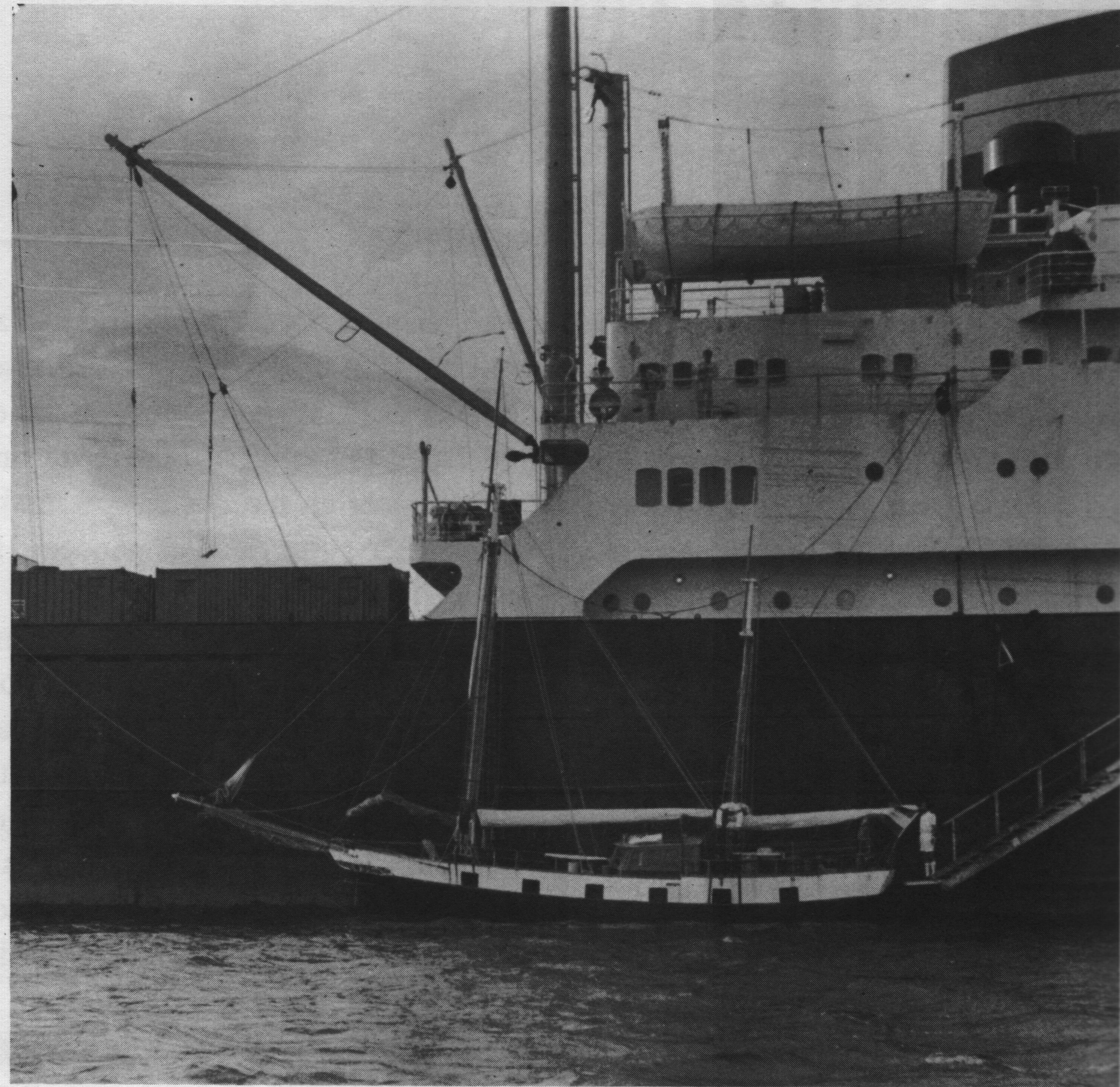
'Elizabeth' is weer klaar voor het volgend traject. De reling op het achterdek is verhoogd voor de veiligheid van Katja. Achter ons gaat op zekere ochtend 'Wanderer IV', het jacht van Eric en Suzan Hiscock voor anker.

Orkanentijd in Fiji

Er is veel te doen aan 'Elizabeth', schilder- en lakwerk. Doordat alle tijd in Tahiti bijna aan de motor is besteed, is dit er een beetje bij ingeschoten. Ook hier wordt het plan besproken om de thuisreis te bekorten door in plaats van rond Afrika te varen, via Rode Zee te gaan. Het Suez-Kanaal zit nog dicht, maar er is een mogelijkheid om met het schip op een trailer over land door de woestijn in Israël te gaan! Behoudens de financiële zorgen komt er nog een tweede probleem; Katja is twee jaar geworden en gaat meer en meer naar speelmakkertjes uitkijken. In de jachthaven van de Suva Yacht Club is er geen enkel probleem, er zijn vriendjes genoeg. Hoe moet dat echter straks op de lange oversteken op Indische- en Atlantische Oceaan?!
Tijdens de vijf maanden dat we op Fiji zijn komen er verschillende orkanen dicht in de buurt. We hebben een ligplaats bij Mosquito Eiland en als het echt kwaad wil kunnen we dichtbij ons schip verankeren in een mangrovenmoeras. Zover komt het echter nooit. Wel gebruiken we eenmaal een speciale orkanenmeerboei die met een zware ketting verankerd ligt aan een blok beton van 200 kilo. Op het moment dat de wind op zijn hevigst is zijn we niet aan boord en kunnen ook niet terugkeren. Het regent zo hard dat alle wegen blank staan en bussen rijden er niet meer. Het noodweer duurt enkele uren en dan wordt het stil. Als we met ons bootje terugroeien naar 'Elizabeth' ligt zij zeker 50 meter verder: het schip heeft het zware blok beton gewoon door de bodem gescheurd!
Langzaam verbetert het weer, de orkanentijd raakt aan zijn einde. Het wordt april en wij maken ons klaar voor de reis naar Nieuw-Guinea.
Ik heb veel moeilijkheden met het aanschaffen van touwwerk voor ons schip. Alles wat in Suva te koop is komt uit Nieuw-Zeeland en is schreeuwend duur. Bovendien acht ik de kwaliteit niet zo als we dat gewend zijn.
Op een van de laatste dagen ontmoeten we Eric en Suzan Hiscock de bekende Engelsen die reeds vier keer rond de wereld zeilden, die met hun 'Wanderer IV' vlak naast ons voor anker gaan. Ze komen juist uit Nieuw-Zeeland en Eric klaagt ook steen en been over hetzelfde onderwerp.







Ook liggen we een dag langszij een Nederlandse koopvaarder. Het is de Neder-Rijn, die in Suva lading brengt.

Het is een leven van vrienden maken en afscheid nemen in iedere haven weer!

Ook 'Astronotus' kwam tot de Nieuwe Hebriden! Twee Duitse vrienden bouwden het schip zelf. Het is een vormloze polyester boot en als we de verhalen horen zijn de zeereizen van het tweetal dikwijls met veel moeilijkheden verlopen. Hier maken zij het vaartuig schoon op het strand.



Verder westwaarts

Op 6 mei varen we uit met bestemming Vila, Nieuwe-Hebriden.
Het wordt een snelle oversteek. De wind is zeer krachtig en na ruim vier dagen hebben we de 570 mijlen afgelegd. 'Elizabeth' begint haar leven te beteren. Als de wind maar goed is dan kan ze het wel!
Als we reeds een paar dagen in de haven liggen is daar opeens een ontmoeting die de stoutste verwachtingen te boven gaat: in de supermarkt lopen we twee mensen tegen het lijf die we voor het laatst op Grenada gezien hebben! Jean-Claude en Armelle van 'La Licorne'! Direct wordt een afspraak gemaakt, hun schip ligt in een lagune aan de zuidkant van het eiland, waar ze een stuk grond hebben gekocht en waar ook hun huis wordt gebouwd. Ze willen voorlopig op de Nieuwe-Hebriden blijven. 'La Licorne' ziet er vreselijk uit, Jean-Claude heeft er een jaar niet naar omgekeken, het huis is in aanbouw en twee dingen tegelijk valt ook niet mee.
'La Licorne' werd in Nederland gebouwd. Toen wij 'Elizabeth' aan het verbouwen waren stond er een artikel in het plaatselijk dagblad over de jonge Fransen aan het begin van hun wereldreis. Wij waren jaloers; er was voor ons nog een paar jaar werken voor de boeg. Reeds in Lissabon, december 1968 lagen we naast elkaar in 'Docca de Bom Successo'. In de West charterde ook 'La Licorne'. Nu het onverwachte weerzien. Het is echter wel de vraag of Armelle en Jean-Claude ooit nog naar Frankrijk terug zullen varen!

Van Fiji naar de Nieuwe Hebriden wordt een snelle zeiltocht. Er staat eindelijk eens een ideale passaat-wind, zuidoost, 4 à 5 en het is een waar genoegen te zien hoe het schip er doorsnuift. Wat jammer dat je nu niet eens op een afstand naar het geheel kunt kijken!





Daar ligt 'La Licorne' op een idyllisch plekje, straks naast een prachtig huis. Jean-Claude en Armelle hebben besloten niet verder te reizen en proberen hier een nieuw leven op te bouwen.

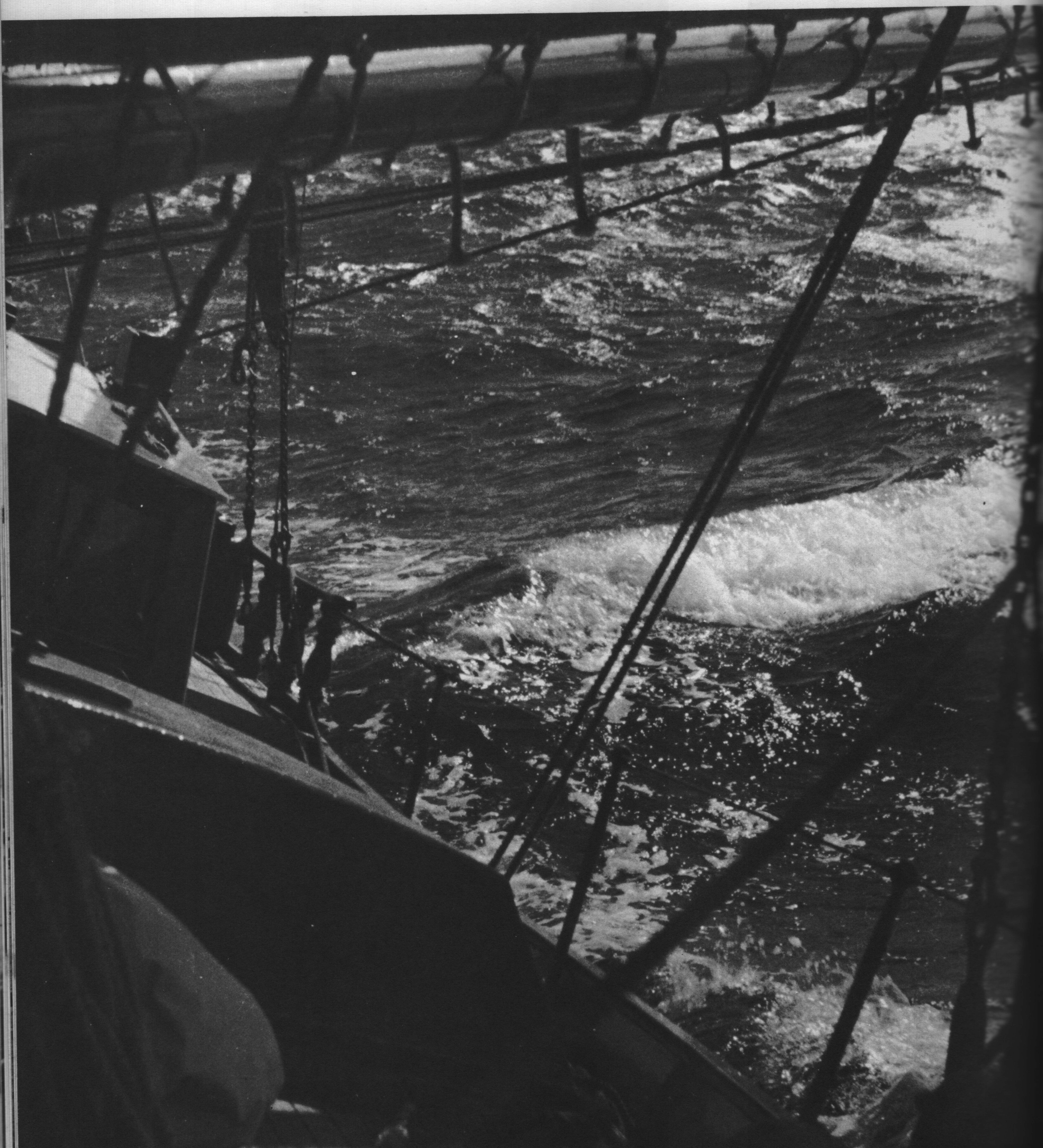
Een winderige dag aan de zuidkust van Efate, het hoofdeiland van de Nieuwe Hebriden.





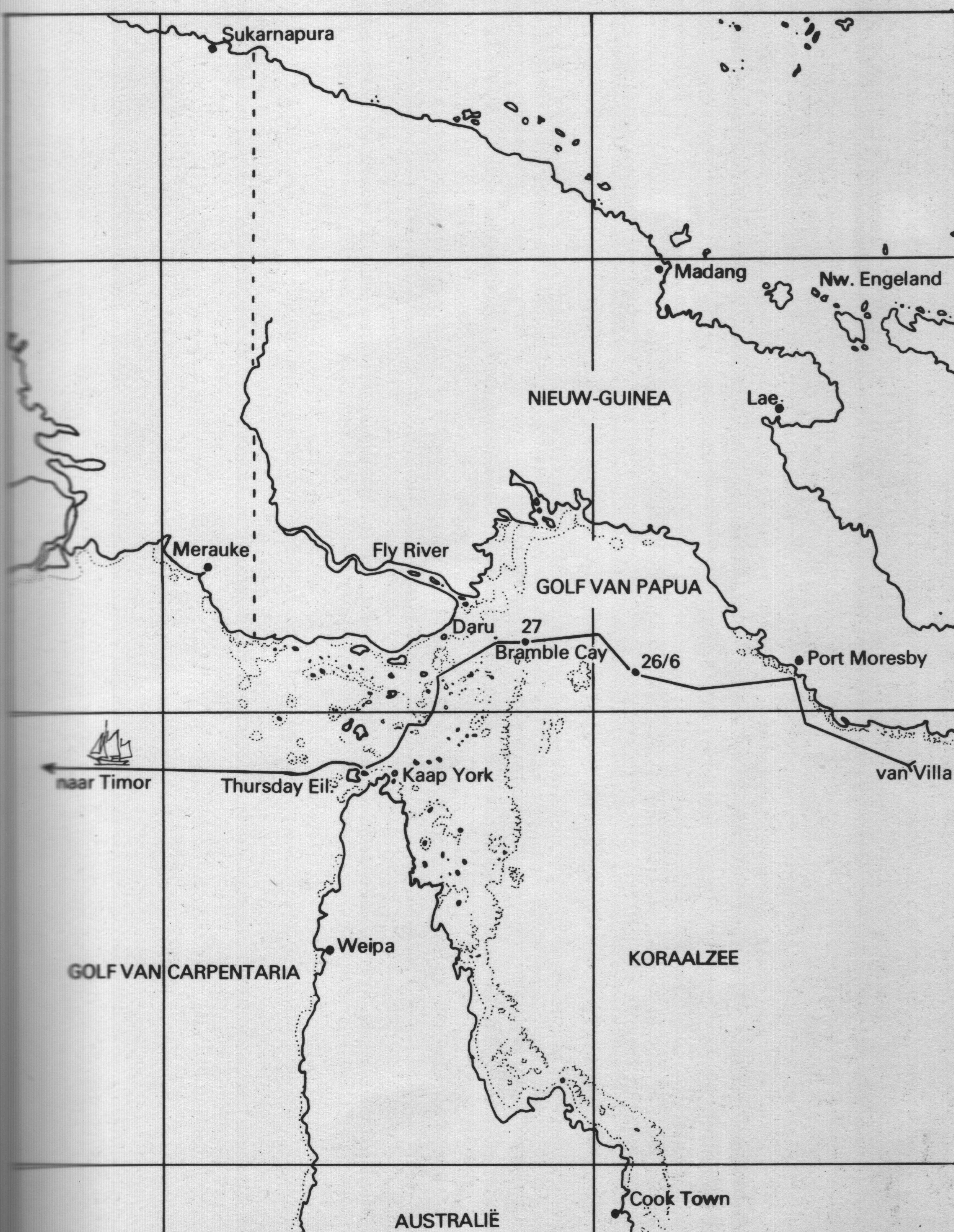
Zo vergaat het velen. Maar al te vaak hebben we wereldreizigers ergens ontmoet die zich gevestigd hadden. Vooral de Zuidzee houdt er veel vast. Het is dikwijls moeilijk om verder te gaan. Na Indonesië is er weinig aantrekkelijks meer; er resten nog slechts lange oceaantochten en bovendien het slechte weer rond Kaap de Goede Hoop.
Wij willen echter verder, het is altijd het doel geweest thuis te varen in Nederland en daar iets op te bouwen uit onze talrijke ervaringen. Zo komt ook hier weer een afscheid. Efate, het hoofdeiland van de Nieuwe-Hebriden heeft een prettige sfeer. De regeringsvorm is uniek in de wereld; het staat onder Engels-Frans bestuur.





Torres Straat, schrik van alle zeilers

1100 mijlen verder westelijk ligt Port Moresby, onze volgende haven; springplank voor de Torres Straat.
Van nu af aan zullen we, om geen jaar te verliezen, bij moeten blijven met de seizoenen.
In Port Moresby heeft iedere zeiler maar één zorg: de Torres Straat. Dit is misschien wel het moeilijkst navigeerbare stukje van een wereldreis! Het is slecht water met onberekenbare stromingen. Bovendien is de zee troebel van opgewerveld koraalstof en zelfs bij helder daglicht kan men aan de kleur van het water geen riffen herkennen.
De aanbevolen vaarroute is aangegeven met vuurtorens, maar deze staan, vooral aan de oostkant waar men het vaarwater bij Bramble Cay invaart, zo ver uit elkaar, dat men de ene kwijtraakt lang voordat de volgende in zicht komt. Zelfs de grote scheepvaart heeft soms moeite bij 'dik' weer de vaarroute te vinden. We horen van een Australiër, die op Thursday Eiland jaren het onderhoud van de bakens verzorgd heeft, dat ze op een regenachtige dag in de westmoesson eens de schrik van hun leven kregen.





Papuadorp op Australisch Nieuw-Guinea.



Thursday Island.



De visserschepen lijken van ver net op jachten.

Ze waren op weg naar een van de vuurtorens en bevonden zich, ver van de aanbevolen vaargeul, ergens in vrij diep water tussen de riffen. Een oude loods maakte het tochtje mee. Opeens slaakte de goede man een kreet en wees met onthutste gebaren naar een schim die door de regenvlagen naderbij kwam. De oude man viel haast flauw van schrik; het was een 10.000-tonner die dwars door een gebied met riffen voer! Het schip verdween in de nevel als een spook en de oude loods keek het hoofdschuddend na. Nooit hebben ze iets vernomen van dit schip. Er was geen loods aan boord, toch strandde het niet, ze hadden goed genavigeerd!
Ook wij komen zonder moeilijkheden door dit gebied. Wel eist het het uiterste van onze krachten, drie nachten



komen we niet uit de kleren en ik slaap in die periode maar enkele uren. We hebben echter geen keus; voor zulke moeilijke trajecten zijn we onderbemand.
Thursday Eiland is een troosteloze uithoek van Australië, droog en dor en het leven is er vergelijkbaar met dat in Texas anno 1900!
Vlak voor de Torres Straat hebben wij ons grootzeil onherstelbaar gescheurd in de harde wind en met veel moeite lukt het mij een nieuw te bestellen in Hongkong. Het zal naar Dili op Portugees Timor gevlogen worden, 1000 mijl verder.





De kale noordkust van Portugees Timor. Weldra zal ons anker vallen op de rede van Dili. We zijn in Indonesië.

Met de breefokken varen we 10 dagen door de Arafura Zee, ten noorden van Australië.

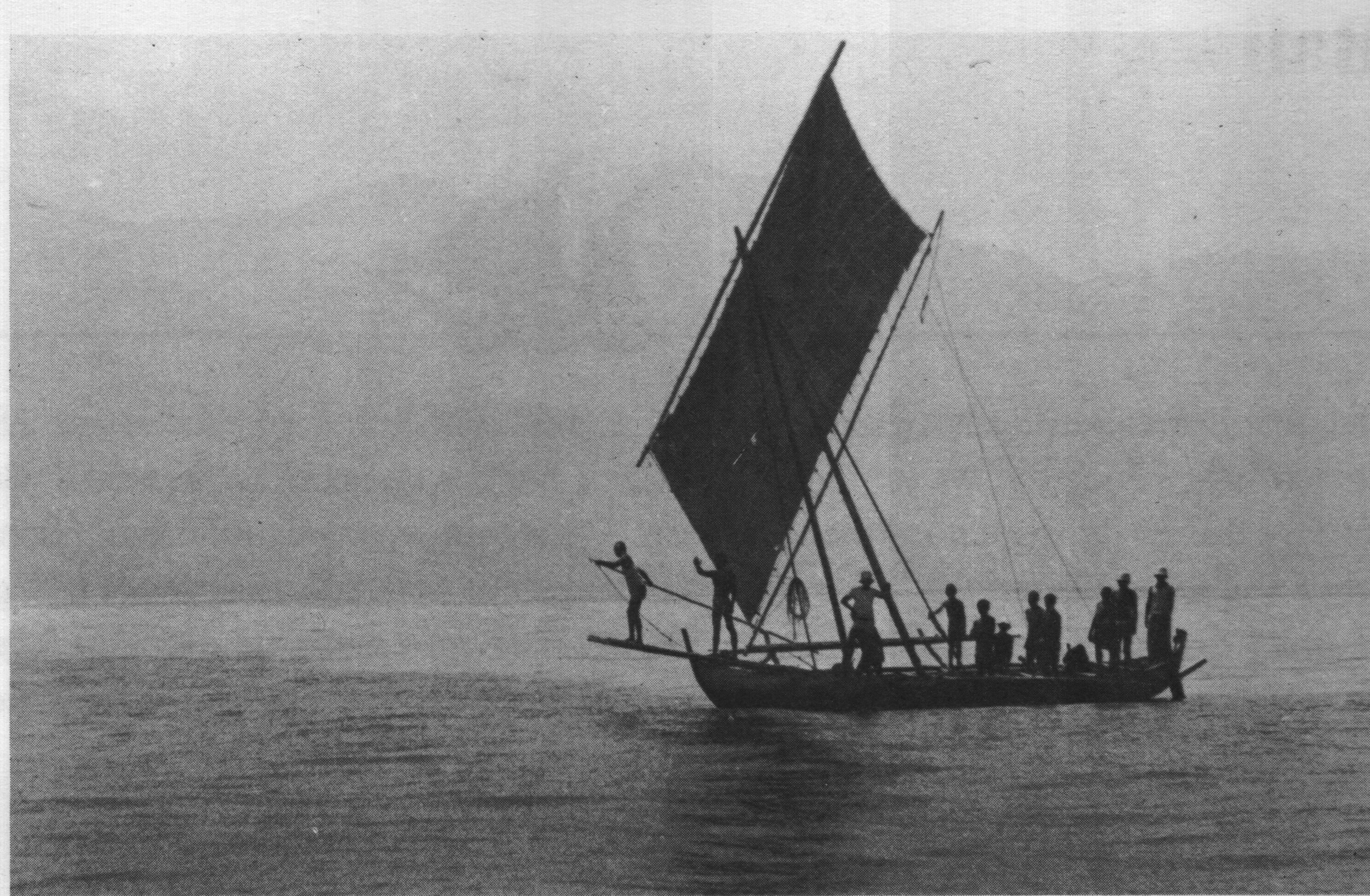
De vissers zijn juist teruggekeerd van de vangst op het rif. Hun vlerkprauwen zijn kunstige 'vlechtwerkjes' waar geen draadnagel aan te pas komt. Alles is met een soort sisalvezel aan elkaar gebonden!

De zeilen van de kano's bestaan uit rietmatten. Het zijn ongetwijfeld goede zeelui want met deze simpele prauwen worden de ruwe zeestraten tussen de eilanden bevaren!

Indonesië

Wij varen op de breefokken via de Arafura Zee naar Indonesië. Het wordt een aangename tocht onder gunstige condities. Tien dagen later valt ons anker op de open rede van Dili, waar nog enkele andere jachten liggen te slingeren op de deining. Het Portugese deel van Timor kan ons niet erg bekoren, er heerst de grootste armoede en overal zien we militairen.
Het zeil laat lang op zich wachten; we zijn er een maand! De tijd dringt en zelfs wordt het een dubieuze zaak of we nog iets van Indonesië kunnen zien zonder te laat op de Seychelle Eilanden aan te komen.
Via enkele ankerplaatsen aan de zuidkust van Flores gaat het naar Bali. Indonesië is toch wel een prachtig gebied. In de zee tussen Timor en de kleine Soenda Eilanden is heel weinig wind. We moeten veel op de motor varen. Op 1 september lopen we de haven van Benoa op Bali binnen.





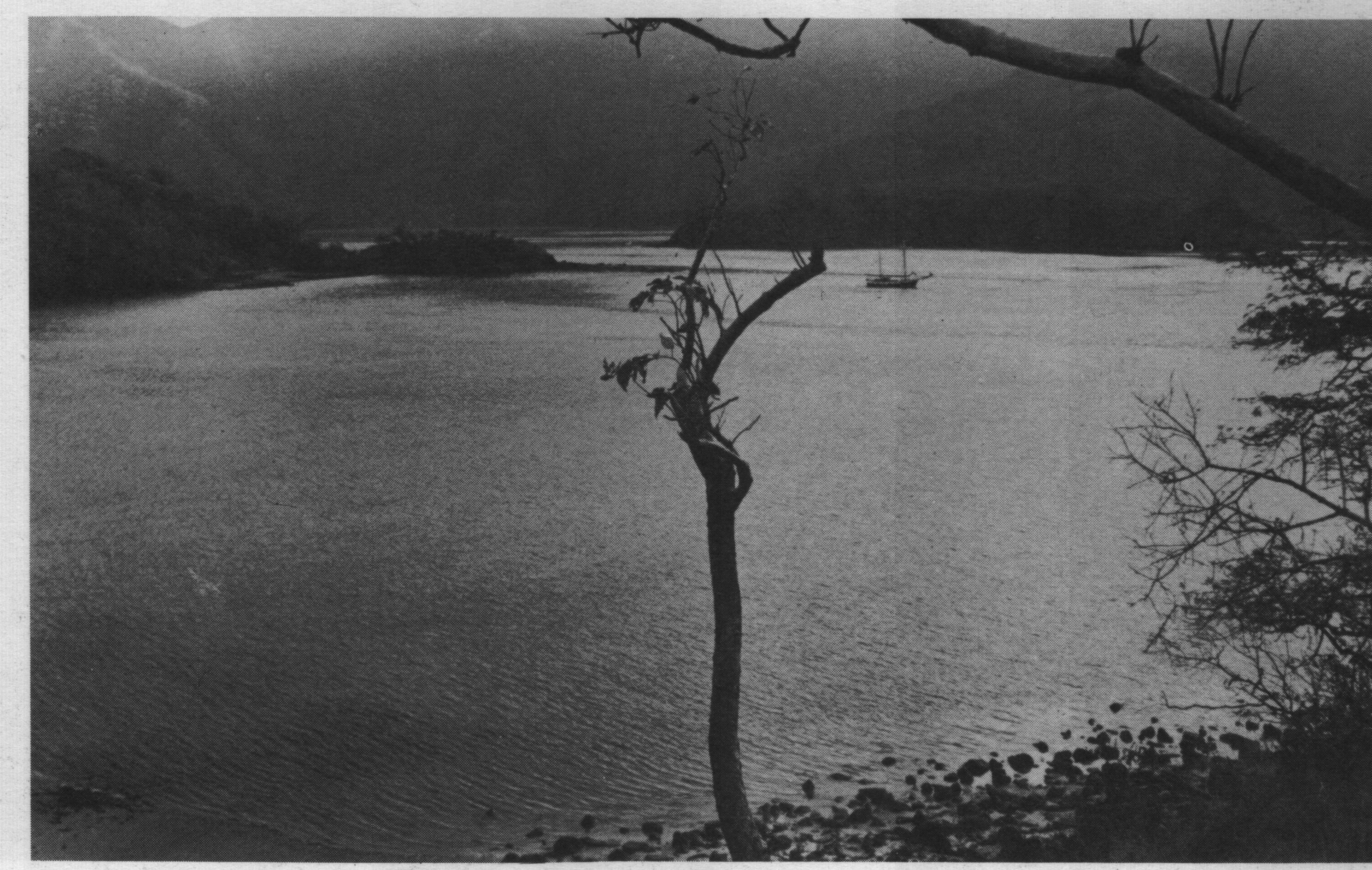


De zee tussen Timor en de Kleine Soenda Eilanden is in dit jaargetijde moeilijk zeilwater; er is geen zuchtje wind!

De stemmingen zijn prachtig, maar onze diesel moet voor de voortgang zorgen. Onder de kust van Flores zien we zelfs vierkant getuigde vissersprامen. De vis wordt met een lange speer buitgemaakt!

Het eiland schuift als een decor voorbij. De hoge vulkaantoppen zijn dikwijls gehuld in grote cumuluswolken die in de thermiek langs de hellingen ontstaan.

Eén nacht ankeren we in een baai van de Komodogroep; er leven nog varanen en we hopen een glimp van deze grote hagedisachtige reptielen op te vangen. De stranden blijven echter leeg en verlaten, hoe we de omgeving ook afspeuren.



Bali

Het wordt één van de hoogtepunten van de reis. We hebben helaas maar 18 dagen om iets van deze wereld op te nemen, wat zonde dat we zo lang op het zeil hebben moeten wachten! De Balinees is een heel ander mens dan we tot nog toe in de tropen ontmoet hebben. Hier zien we kunstnijvere handen die de prachtigste dingen uit hout of ivoor snijden. De vrouwen weven en batikken, zelfs het landschap is als één grote tuin van sahwa's met hier en daar de prachtige tempels als monumenten, als stille getuigen van deze indrukwekkende cultuur. Terwijl de meeste tropenmensen arm zijn aan kunstuitingen, komt hier opeens een scherp contrast, een eeuwenoude traditionele kunstvorm



die de levensgewoonten van de Balinezen doorkruist en beïnvloedt. We zien de dansen en luisteren naar de muziek, we bezoeken exposities en zijn getuige van de crematie van een radja.
Dit eiland zullen we niet licht vergeten.
In de haven van Benoa is het dagelijks een enorme bedrijvigheid van prauwen en sampans. Iedere ochtend varen de vlerkprauwen uit voor de visvangst en het is een kleurrijk tafereel de tientallen zeiltjes te zien verdwijnen door de smalle vaargeul.





Eindelijk zijn we in de haven van Benoa op het eiland Bali.

Dit is het eiland van de sawa's. Overal zien we stroompjes, watertjes en het verrukkelijke spel van de spiegelingen.







De Balinees is een liefhebber van kunstnijverheid. Er zijn veel bezige handen en de eindprodukten getuigen dikwijls van grote toewijding en bekwaamheid.

De oorsprong van deze kunstuitingen zijn geworteld in het ritueel van de hindoestaanse godsdienst. De schitterende tempels zijn de stille getuigen van deze oude cultuur.

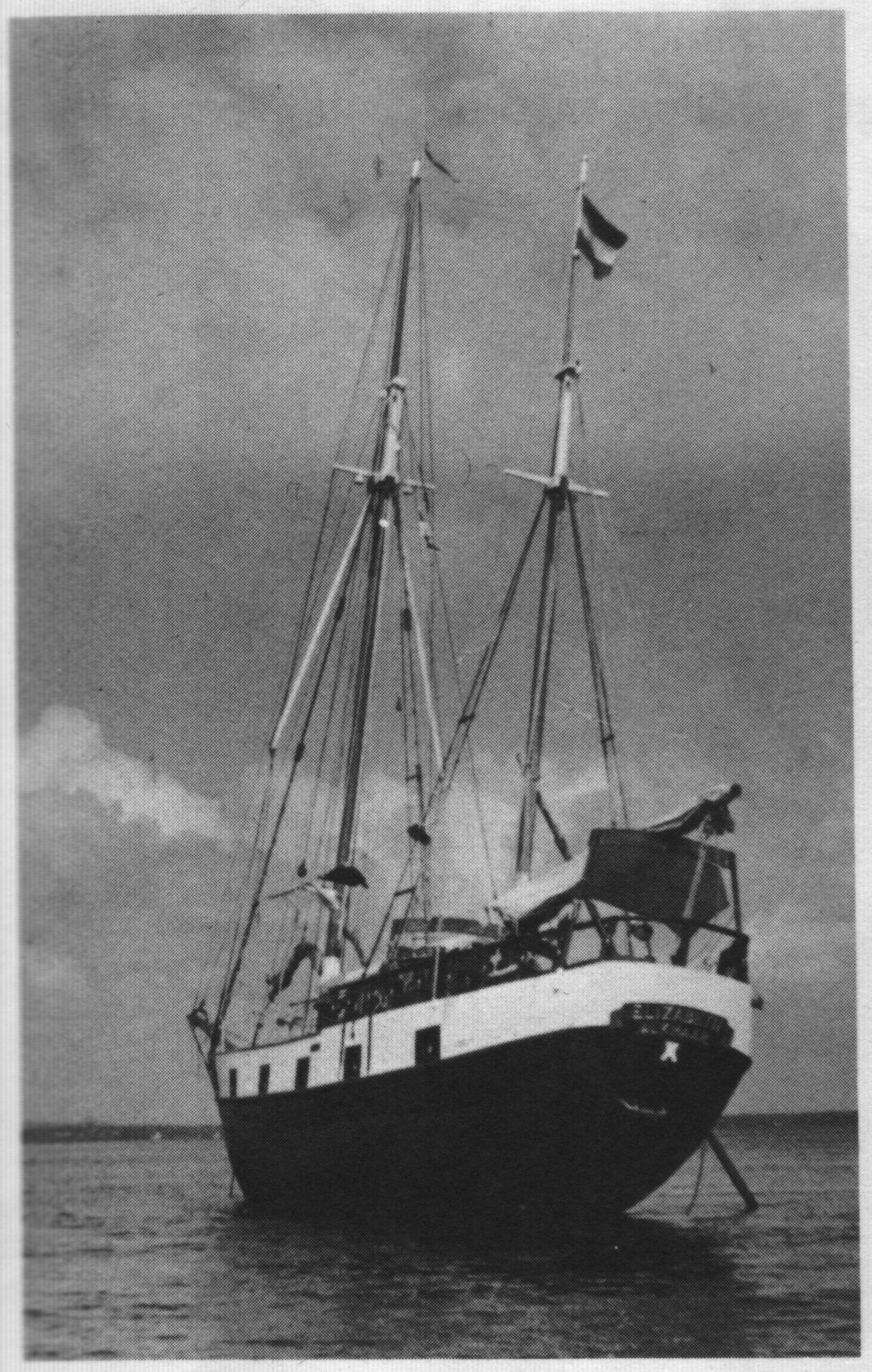








Ook doen we tegen ons vertrek een poging 'Elizabeth' droog te laten vallen op het strand om de bodem schoon te maken voor de oversteek van de Indische Oceaan. Het is heel wat waard om een schoon schip te hebben!
Het wordt een vreselijke martelpartij. We krijgen hulp van een visserman genaamd Sarmili. De grote moeilijkheid is om het schip tijdens hoogwater in de nacht op zijn plaats te houden. Hij belooft om tegen betaling te helpen met een paar mannetjes, maar als het zover is komt hij niet opdagen en moeten we alles met zijn tweeën regelen. Het schip raakt inderdaad los en de dwarsstroom krijgt ons te pakken. Driemaal proberen we het oude plekje weer op te





Voor de oversteek van de Indische Oceaan prefereren we een schoon schip. We zetten 'Elizabeth' droog op het strand van Benoa.

Het is onmogelijk het klusje in één tij rond te krijgen en als het water opkomt wachten Sarmili en zijn knechtjes op de dingen die komen zullen. 'Elizabeth' zal tijdens de nacht weer gaan drijven als het water op zijn hoogst is en het is zaak haar op dezelfde plek verankerd te houden.

Het kost mij een hele nacht ploeteren om het schip op zijn plaats te houden, maar in ieder geval is 'Elizabeth' onder water schoongemaakt en geschilderd. We kunnen de komende oceaanoversteek met een gerust hart tegemoet zien wat dit betreft!



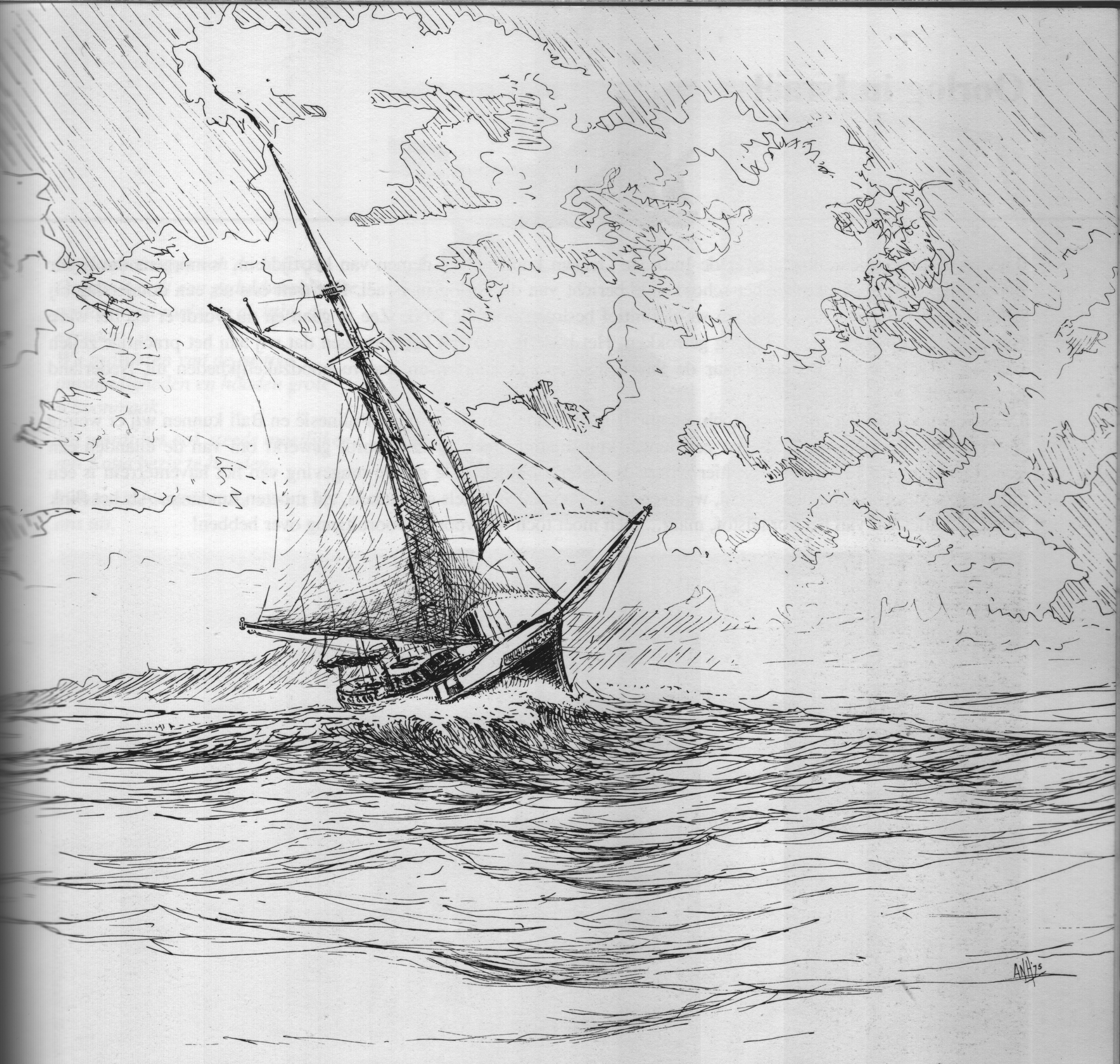
zoeken, maar overal liggen de sampans te zwenken op de stroom. Ook moeten we opletten niet te hoog op het strand te raken, het is springtij en dan zouden we een kans maken niet meer los te komen! Onze 'hulp' komt, als het karwei achter de rug is, ijskoud om zijn geld, maar dat is er natuurlijk niet bij! Hij neemt het nogal ernstig en samen stappen we naar de havenmeester. Gelukkig sust deze de verhitte gemoederen en ik betaal slechts een gedeelte van de overeengekomen som. Het is geen prettig afscheid van dit wonderschone eiland; met veel gemopper gaat de man naar huis in zijn sampan.

Enkele dagen later varen wij uit. Het is prachtig weer. We draaien rond de Tafelhoek, heel ver staat de Agung, Bali's hoogste vulkaan, in de stapelwolken. 500 mijlen naar het westen ligt, midden in de oceaan, een andere bergtop. Christmas Eiland, we zijn er slechts enkele dagen.





Twee Nederlandse jachten naast elkaar afgemeerd bij de eenzame bergtop in de Indische Oceaan die Christmas Eiland heet. 'Rik', van Claes en Welmoed Honig en 'Elizabeth', ongetwijfeld een unicum!



De Indische Oceaan is ons bijzonder gunstig gestemd.
Na het verblijf op Christmas Eiland van enkele dagen komt daar een oversteek waar veel zeilers wat tegenop zien. De zuidelijke Indische Oceaan ziet er op de windkaarten niet al te aangenaam uit. Als men beneden de 10 graden zuiderbreedte komt is de zuidoostpassaat dikwijls kracht 5 à 6 en om in deze omstandigheden 3000 zeemijlen af te leggen lokt ons niet erg aan. Van de Genootschapseilanden in de Zuidzee zeilden we 1000 mijlen in deze condities naar Tonga en wij herinneren ons 10 dagen in een bedompte sfeer van de gesloten kajuit, buiten alles nat van overkomend buiswater. Het wordt echter de mooiste zeiltocht die we ooit gemaakt hebben! Ook hier kan men niet generaliseren. In 24 dagen zijn we in Port Victoria op Mahé, het hoofdeiland in de Seychelle archipel! We informeren bij collega's op de jachten die eerder overkwamen. Velen hebben een afschuwelijke tocht achter de rug, zoals wij het aanvankelijk verwacht hadden. Ook na ons komen nog enkele jachten binnen; zij maken melding van aanhoudende regen en overwegend zwakke winden, kennelijk het einde van het goede seizoen en het begin van de orkanenperiode!

Oorlog in Israël

Tijdens de prachtige zeiltocht over de Indische Oceaan komt na het nemen van het tijdsein, 's morgens om 6 uur plaatselijke tijd, op 6 oktober het schokkende bericht van de oorlog in Israël. Het treft ons als een donderslag bij heldere hemel. Juist op Bali hebben we definitief besloten door de Rode Zee te gaan en nu wordt er als het ware een dikke streep door onze rekening getrokken. Het bederft veel van het genoegen dat wij aan het prachtige zeilen beleven. Toch moeten we door naar de Seychelles; er zijn kaarten en andere noodzakelijkheden uit Nederland opgestuurd!
De Seychelle Eilanden zijn mooi, toch, na alle tropenweelde van West-Indië, Polinesië en Bali kunnen wij er weinig interessants meer vinden. Er heerst een ietwat kunstmatige sfeer. Overal wordt gewerkt om van de eilanden een supertoeristenoord te maken; ook hier wordt de materie ontdekt! De gehele omgeving van het haventerrein is één zandvlakte die straks de nieuwe stad, waarschijnlijk voor 80% hotels en winkels, zal moeten funderen. Als het flink waait ziet alles wit van het koraalstof, maar... men moet toch wat voor de vooruitgang over hebben!







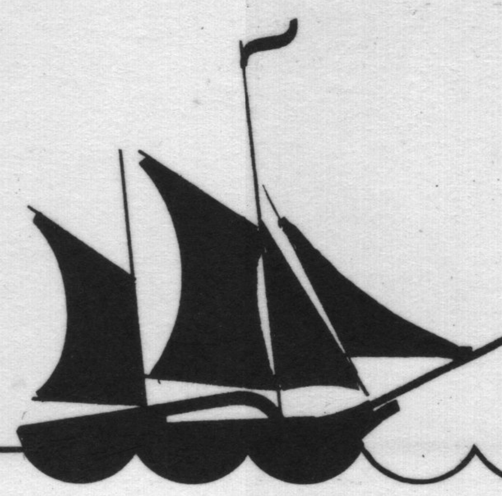
Het laatste rukje van de Indische Oceaan wordt een geduldwerkje. De passaatwind raakt op dichtbij de evenaar.
We profiteren van de rustige omstandigheden en houden grote schoonmaak.

Nu wordt het ook steeds moeilijker om Katja bezig te houden.

Vermoeide vogels rusten soms bij ons uit.



Thuisreis: zand of water?



Er is eigenlijk maar één ding dat ons bezighoudt: de toestand in het Midden-Oosten en het dilemma van onze thuisvaart. Rond Kaap de Goede Hoop betekent voor ons zeker een jaar extra en bovendien zullen we dan nog heel wat geld aan nieuwe zeilen moeten besteden! De enige oplossing blijft door de Rode Zee. Iedereen komt met sensatieverhalen als we het onderwerp aanroeren en ik besluit een brief te schrijven naar een goede relatie in Nederland, om te informeren bij de Israëlische ambassade in Den Haag. Ook schrijven we aan de Nederlandse ambassade in Jeruzalem.
Er heerst een merkwaardige sfeer onder de mensen van de jachten. We kennen reeds velen van hen, maar iedereen heeft met hetzelfde probleem te kampen: wat moet de volgende bestemming zijn?! Hoe vreemd het ook mag klinken, de Seychelle Eilanden zijn een dood punt op een wereldreis per zeiljacht! Enkele Australiërs, die al werkende in verschillende havens hun reis trachten te verdienen, willen naar Durban. Volgens de laatste berichten zijn de havengelden daar echter zo drastisch verhoogd dat een ieder de schrik om het hart slaat! Wij besteden de tijd die we moeten wachten op de correspondentie met het werken aan 'Elizabeth'. Dan komt het bericht: "Geen probleem om 'Elizabeth' in Israël over land te zetten!" We gaan naar Djibouti!

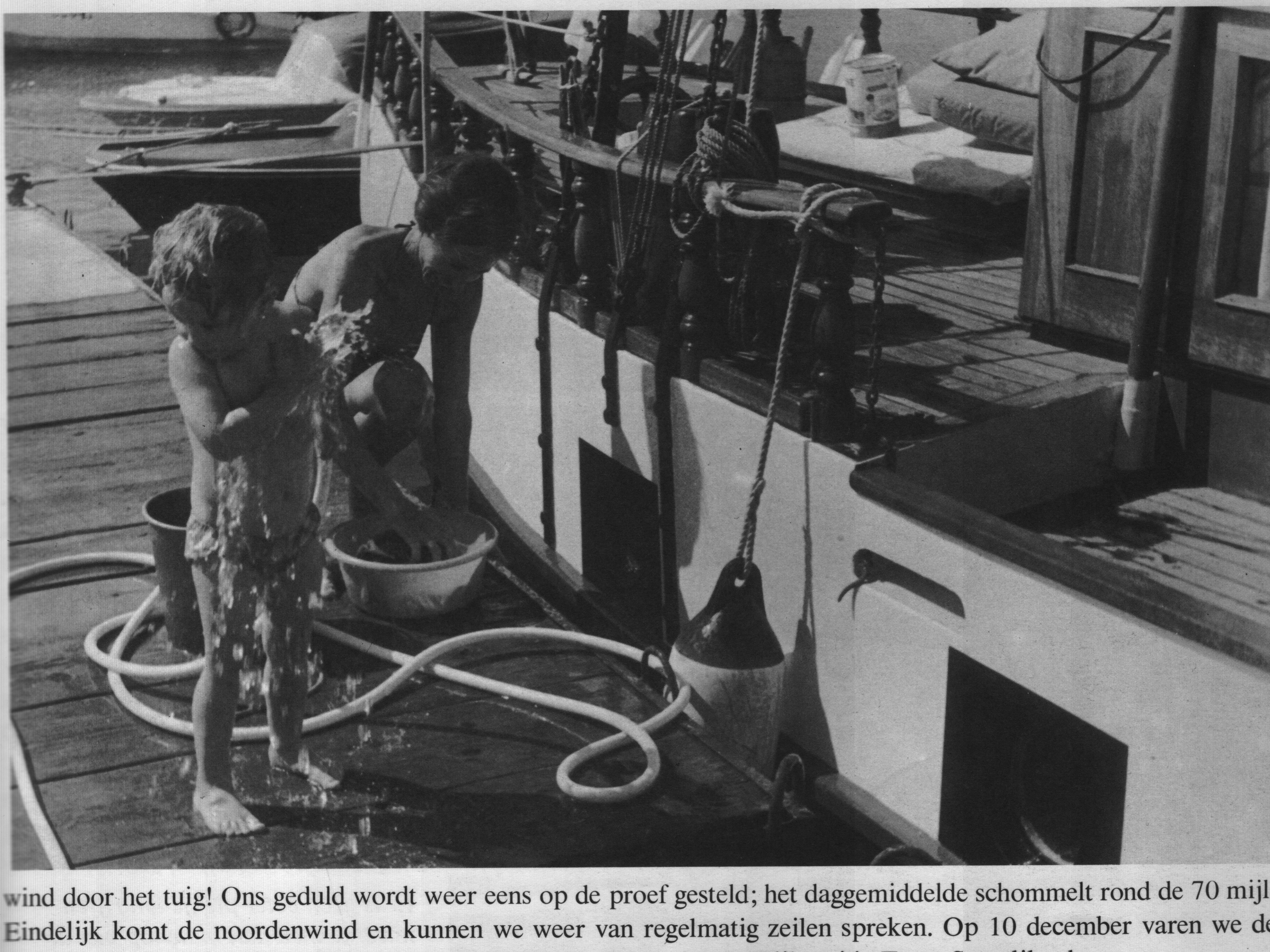


Afscheid van de tropen: de Seychelles

In die warmte is het een weldaad even onder de verkoelende straal te staan!

De kortste weg

De 20ste november is eigenlijk veel te laat om vanuit de Seychelles naar de Golf van Aden te vertrekken. Het is juist de maand van het wisselen der seizoenen. De zuidoostpassaat gaat plaats maken voor de noordoostmoesson en als we de weerkaart van dit gebied bekijken voor de eerste maanden van het nieuwe jaar zou het een onmogelijkheid zijn om nog langer te wachten. Bij Socotra, het grote eiland voor de noordoostpunt van Afrika, Cap Guardafui, bedraagt de gemiddelde windkracht uit noordoost 7 à 8 beaufort!
Het grootste probleem wordt nu het uitblijven van wind en een sterke oostgaande stroom. We maken noodgedwongen een enorme omweg. De kortste afstand tussen de Seychelles en Djibouti bedraagt 1500 mijl. Voor ons worden het er ruim 2000!! Toch is dit de enige oplossing om hoog genoeg te komen voor de noordelijke winden die in de Arabische Zee op 10 graden noorderbreedte heersen. Op 24 november gaan we over de evenaar; 2 jaar zijn we op het zuidelijk halfrond geweest!
De avonden zijn bijzonder helder en reeds de volgende nacht zien we de Poolster heel laag aan de horizon staan! Een groot gemak om de koers te controleren. Het is deze dagen voortdurend opletten. Meestal is er heel weinig wind, maar vooral 's nachts verandert het plotseling. Zware buien kunnen binnen een half uur opsteken en dan giert de



wind door het tuig! Ons geduld wordt weer eens op de proef gesteld; het daggemiddelde schommelt rond de 70 mijl! Eindelijk komt de noordenwind en kunnen we weer van regelmatig zeilen spreken. Op 10 december varen we de Golf van Aden in en 6 dagen later ankert 'Elizabeth' op de rede van Djibouti in Frans Somaliland.

Djibouti

Het is hier zeker geen gewone zaak dat er een vreemd jacht voor anker ligt. We worden keer op keer uitgenodigd door mensen van de jachtclub.
Djibouti bestaat eigenlijk van de spoorweg naar Addis Abeba, de hoofdstad van Ethiopië. De omgeving van de stad is een kale woestijn, zover het oog reikt. We ontmoeten de heer Tuininga, directeur van de Shell en het blijkt geen probleem te zijn om 'Elizabeth' voor het komend traject van brandstof voor de hulpmotor te voorzien. Er is weliswaar een oliecrisis, maar op 500 liter hoeft men nog niet te kijken! We plaatsen zelfs een extra vat aan dek; in de Rode Zee zullen we in verband met de solidariteit van Nederland met Israël niet veel hulp kunnen verwachten!



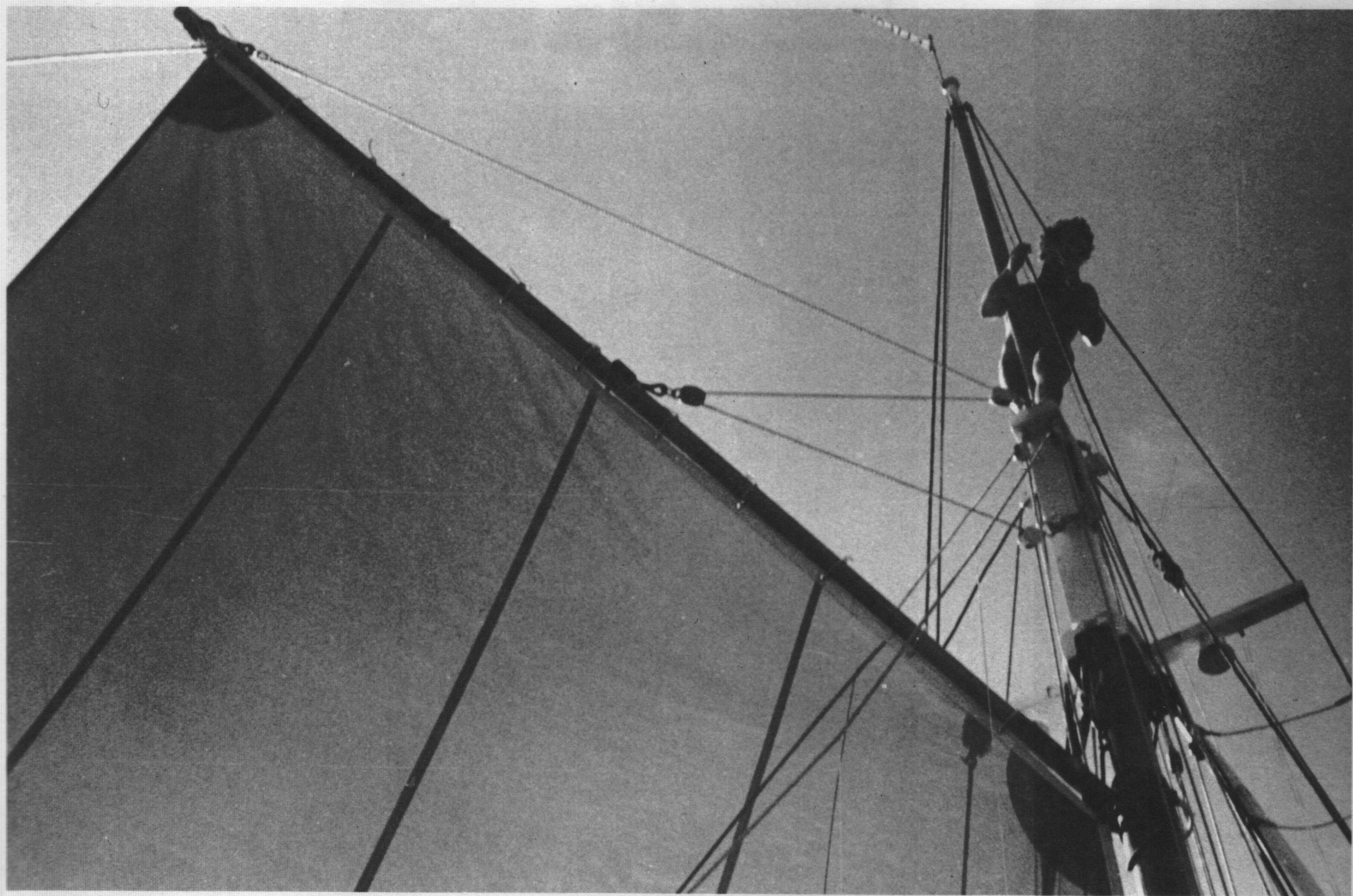


In Djibouti bouwt men een grote 'Dhow'.

Opvallend is de primitieve boor die de timmerman gebruikt om de gaten door de spanten te boren. Het aandrijfmechanisme bestaat uit een stok en een eindje touw dat er aan weerskanten aan bevestigd is. Door het touw enkele malen rond het werktuig te slaan en de stok op en neer te bewegen spint de boor door het hout!

Er is geen beter plekje om riffen te verkennen dan in de top van de mast.

Rode Zee, scheur in de woestijn

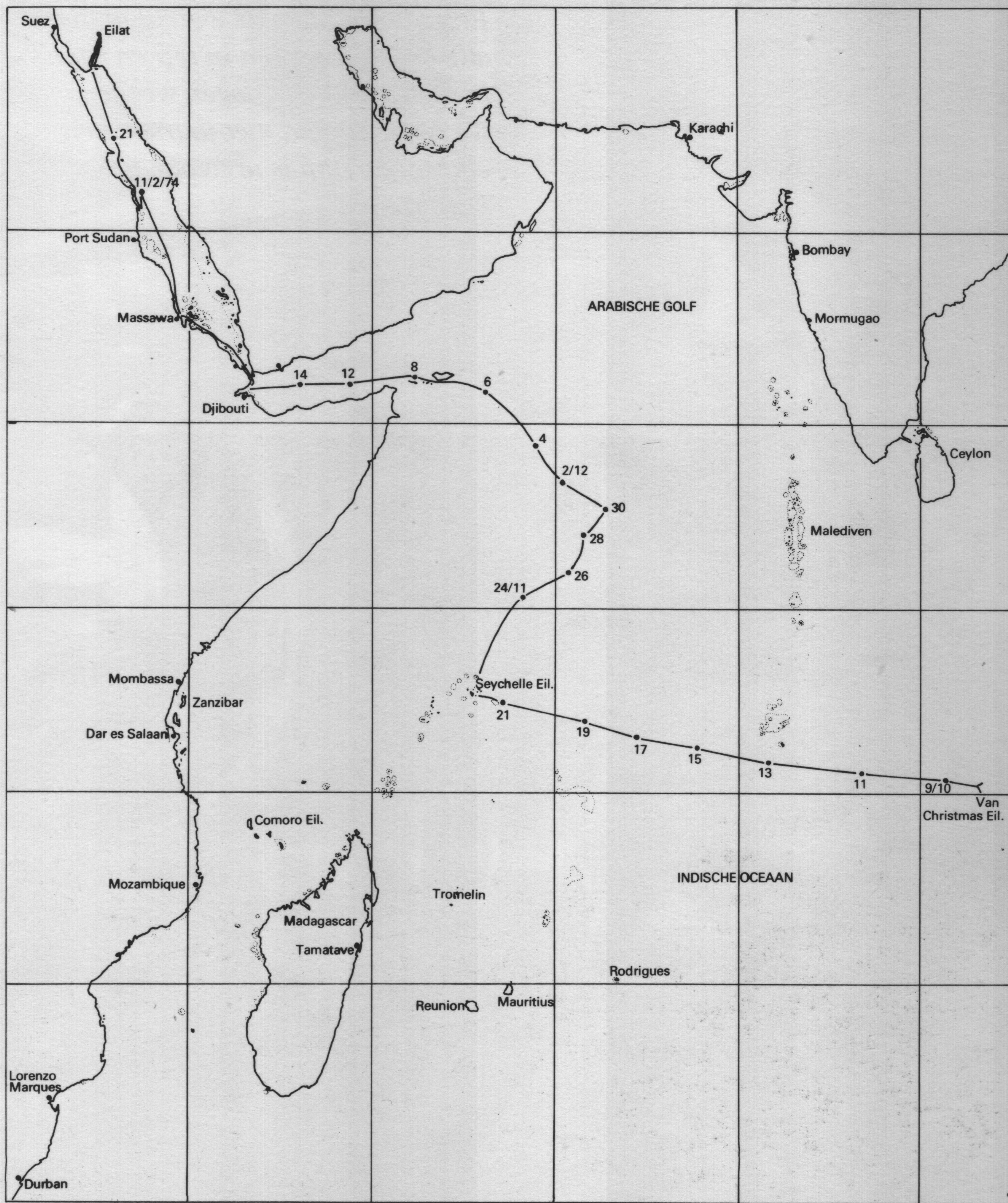


Van 17 januari tot 2 maart zijn we in de Rode Zee.
Behoudens het bezoek aan Massawa, de neutrale haven van Ethiopië, doen we geen andere havens aan voor de aankomst in Sjarm El Sjeikh, aan de zuidpunt van de Sinaï. Wel zoeken we af en toe, als de noordenwind ons tegen zit, een ankerplaats achter een verlaten eiland of in een baai langs de kust. Er gaan weken van eenzaamheid voorbij; dagen van vechten met een ruwe zee om nog enige voortgang te maken in de goede richting. De Rode Zee is een scheur in de woestijn. De oevers zijn dor en droog als de woestijn zelf, bezaaid met riffen en de gegevens zijn zeer onbetrouwbaar. Menig zeiljacht is hier gestrand en wij voeren ons eenzaam gevecht om dit tot iedere prijs te voorkomen. Op onze boekenplank staat als waarschuwing het reisverhaal van kapitein Nieuwkoop met zijn zeilschip 'Alk'. Bijna aan het einde van de ontberingen verloor hij zijn scheepje op een rif aan de ingang van de Golf van Suez! Als we in de buurt komen pak ik de kaart waarop het rif is aangegeven en maak een aantekening.

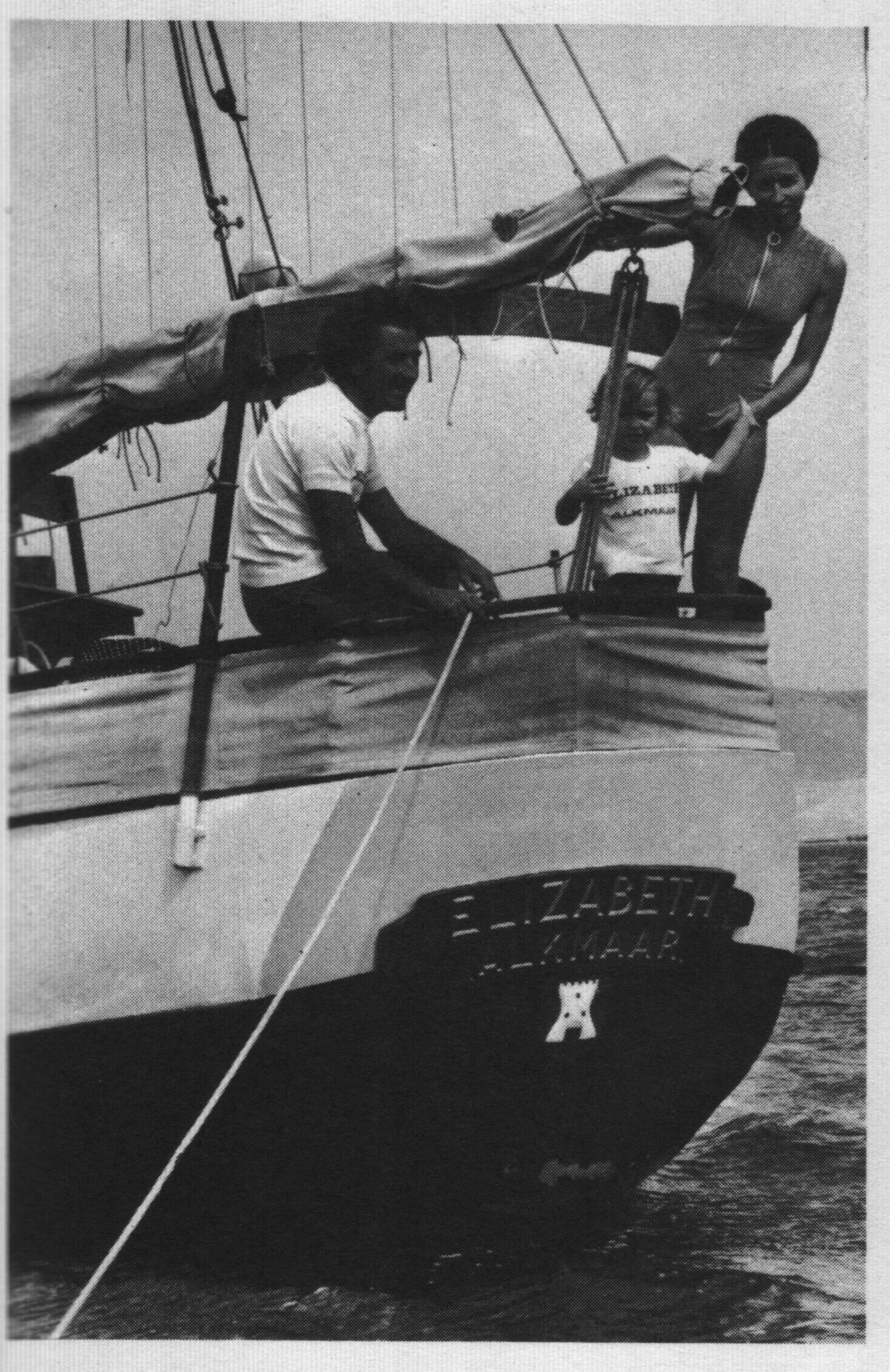
Op 22 februari komen we voor de kust van de Sinaï bij het plaatsje Sharm El Sjeikh na een zeer vermoeiende tocht. Ik ben 3 nachten niet uit de kleren geweest en het enige dat we wensen is een goede ligplaats voor enkele dagen om wat op verhaal te komen. De mannen van de Israëlische patrouilleboot begrijpen ons verkeerd, het zijn Marokkaanse joden en zij spreken slecht Engels. Ze gaan naar hun commandant om toestemming te vragen. Als ze terugkomen is daar een overdaad aan voedsel, water en andere zaken. Ik beschouw het als een soort welkomsgeschenk, maar later blijkt dat men dacht dat wij sinds weken geen voedsel en water meer aan boord hadden!

Soms wachten we achter een onbewoond eiland tot de wind ons beter gezind is.





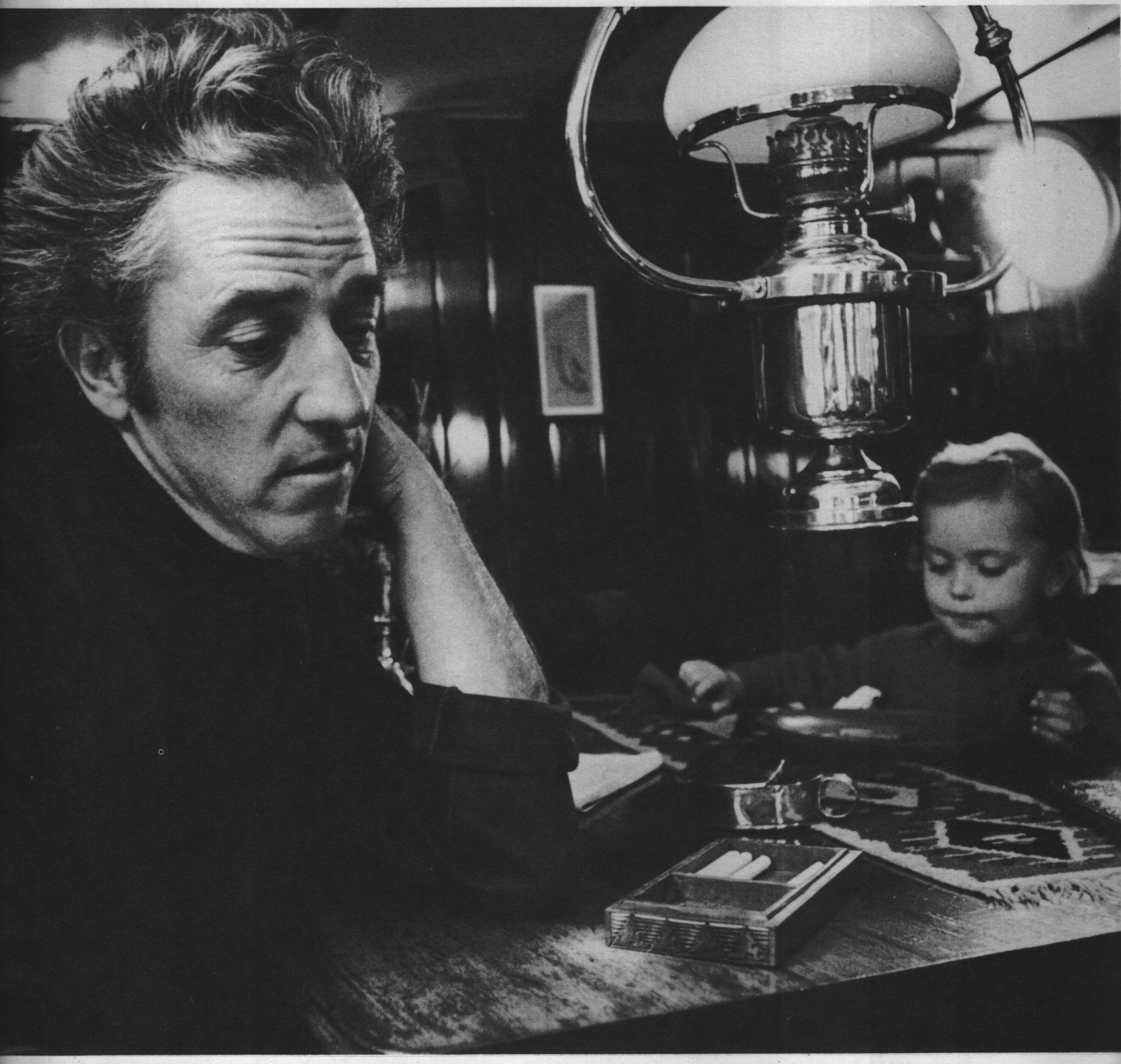
Na een uiterst moeilijke tocht arriveren we in Sjarm El Sjeikh, het zuidelijkste puntje van de Sinaï, we zijn in Israël.
Een Bedoeïen rijkt ons de helpende hand bij de landing.




Er gaat een telex de wereld in die alle krantenmensen in rep en roer brengt. De eerste dagen worden we overstroomd met journalisten en Margaretha is uren aan het koffiezetten.

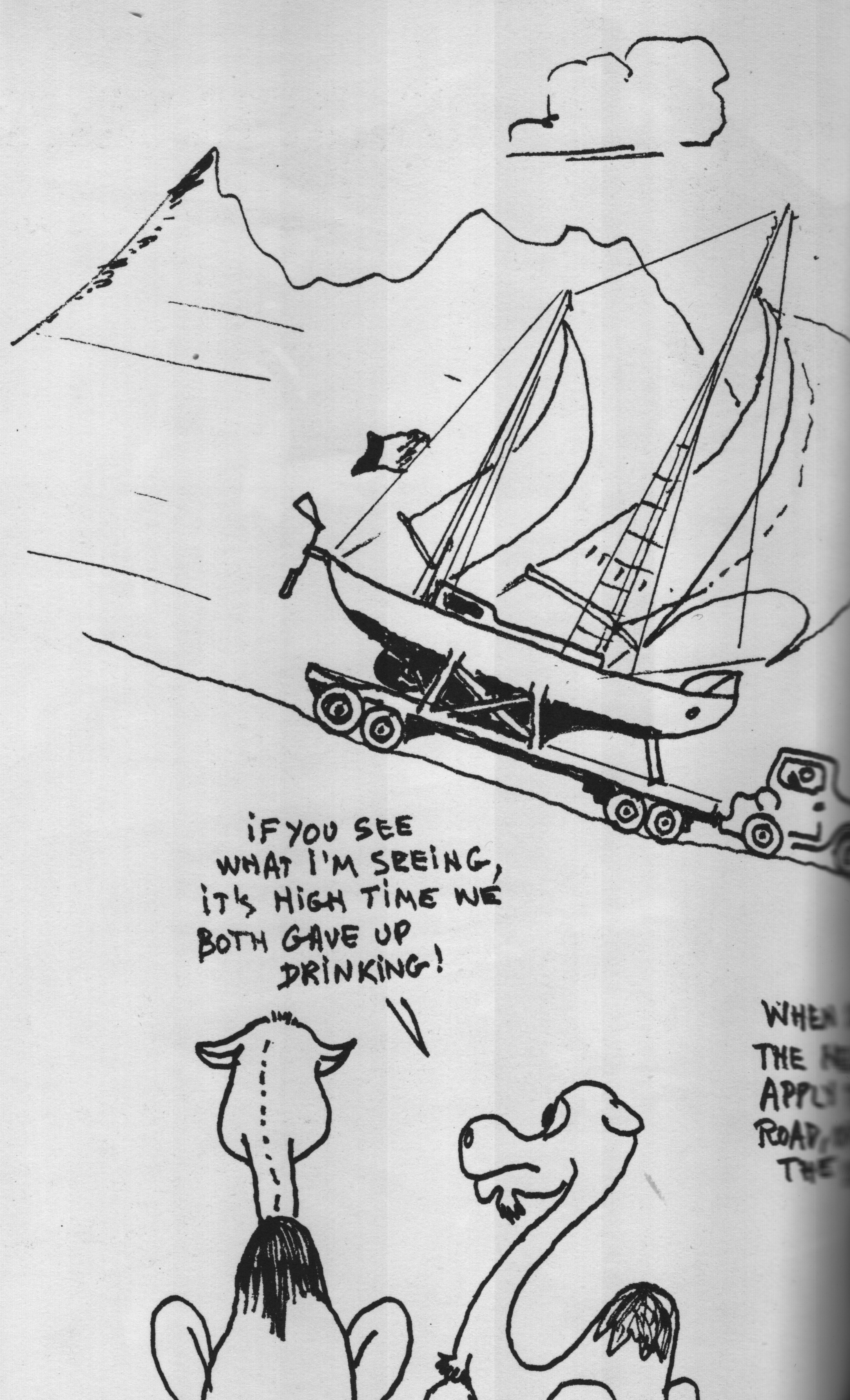
Het transport vereist ook de nodige voorbereidingen temeer daar het Israëlitische leger alle zware vervoersmiddelen heeft gemobiliseerd. De havenmeester van Eilat spant zich wezenlijk voor ons in en eindelijk is alles geregeld.





Een Franse collega die met zijn jacht over land kwam vanaf de andere kant maakte in ons gastenboek deze cartoon.

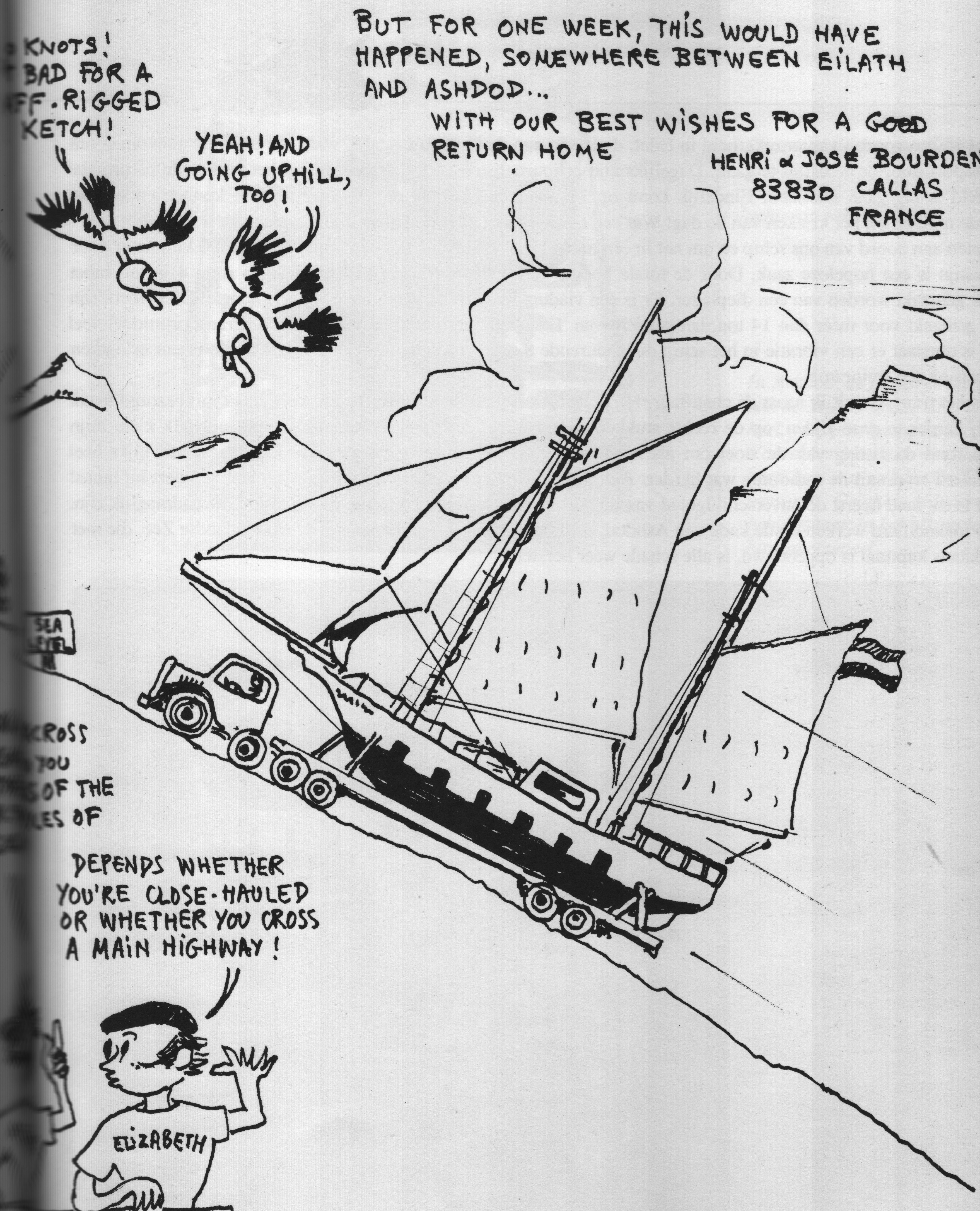
De strijd in het Midden-Oosten beperkt zich niet alleen tot de legerscharen, zelfs de journalisten worden agressief en de een betwist de ander op exclusiviteit. Twee mensen van de Nieuwe Revu schrijven in bijbelse stijl een toepasselijk verslag in ons gastenboek.



Judas 133 / En het was in die dagen, dat zij na twee etmalen van omzwervingen in het beloofde land, op de plaats van hun doel aankwamen. Zij nu, niemand aantreffende, lieten een geschrift achter, en spraken tot elkaar, dat zij na een half etmaal wederom op die plaats zouden samenkomen. Die tijd gewacht hebbende, en gescheiden van elkaar daar aankomende, trof de eerste van hen een man uit het vijandelijke kamp, die onwrikbaar het schip bezet hield, zodat daar geen buit te behalen viel. Zij allen nu, kwamen overeen een wapenstilstand te doen sluiten door de veldheren, die nog in de kampen toefden. Toen dan die overeenkomst gesloten was, waren zij zeer verheugd en tesamen ledigden zij menige kelk.
4 : 7 Toen zij nu, vele uren op het schip doorgebracht hebbende, tot de slotsom kwamen, dat de aanblik van de wonderbaarlijke vaart over het droge, niet voor hen was voorbeschikt, trokken zij terug door de woestijn en scheepten zich in, in de luchtvogel voor de terugvaart.

Irineus Fossius
Berrynus Stoccivicius
XII/ III/ 'LXXIV

Pressum Illustratum


BUT FOR ONE WEEK, THIS WOULD HAVE HAPPENED, SOMEWHERE BETWEEN EILATH AND ASHDOD...
WITH OUR BEST WISHES FOR A GOOD RETURN HOME
HENRI & JOSÉ BOURDENS
83830 CALLAS
FRANCE
KNOTS! BAD FOR A FF. RIGGED KETCH!
YEAH! AND GOING UPHILL, TOO!
SEA LEVEL
DEPENDS WHETHER YOU'RE CLOSE-HAULED OR WHETHER YOU CROSS A MAIN HIGHWAY!
ELIZABETH

Een schip door de woestijn

Er gaan weken voorbij van onzekerheid in Eilat, de haven aan de Golf van Acaba, waar wij tenslotte aankomen om op transport door de woestijn te gaan. Dagelijks zijn er journalisten en fotografen die op het verkeerde nieuws dat de wereld is ingegaan afkomen. Eindelijk komt op 18 maart het bericht dat we op transport kunnen en wel de volgende morgen bij het krieken van de dag! Wat een consternatie, er is nog niets in orde gemaakt!
We wonen aan boord van ons schip en om het in één nacht klaar te maken voor een transport van 400 kilometer door de woestijn is een hopeloze zaak. Door de totale hoogte van 'Elizabeth', van kiel tot dekhuis ruim 4 meter, moet gebruik gemaakt worden van een dieplader. Er is een viaduct in de route van 5 meter doorrijhoogte! Diepladers zijn echter gemaakt voor méér dan 14 ton, het gewicht van 'Elizabeth' en omdat de vering van dit transportmiddel veel te stijf is ontstaat er een vibratie in het schip die gedurende 8 uren dusdanig te werk gaat dat het interieur er nadien uitziet als na een treinramp.
Tijdens het transport zit ik naast de chauffeur. Hij is de onverschilligheid zelve. Iedere keer als ik mij bezorgd maak lijkt hij harder te gaan rijden; op de rechte stukken gaan we met een gangetje van 70 km per uur!! Ik klem mijn handen rond de zitting van de stoel om als het ware de schokken op te vangen. De man naast mij kijkt heel verwonderd en draait de radio nog wat harder. Ach, hij begrijpt er natuurlijk niets van; normaal vervoert hij tanks! Overal in dit land heerst de onverschilligheid van de oorlog, men leeft ermee, maar voor ons zou het ondraaglijk zijn. Na een maand hard werken op de kade van Ashdod, de moderne haven van Israël aan de Middellandse Zee, die met Amerikaans kapitaal is opgebouwd, is alle schade weer hersteld.





Dan volgt de spectaculaire rit door de woestijn. In één dag een tocht van 400 kilometer met een scheepje achterop een dieplader!

In Ashdod, de moderne havenplaats aan de Middellandse Zee, is er weer heel wat op te knappen aan boord. Vooral het interieur van 'Elizabeth' heeft heel wat geleden door het transport. Gelukkig is iedereen behulpzaam; in het bijzonder het havenpersoneel.



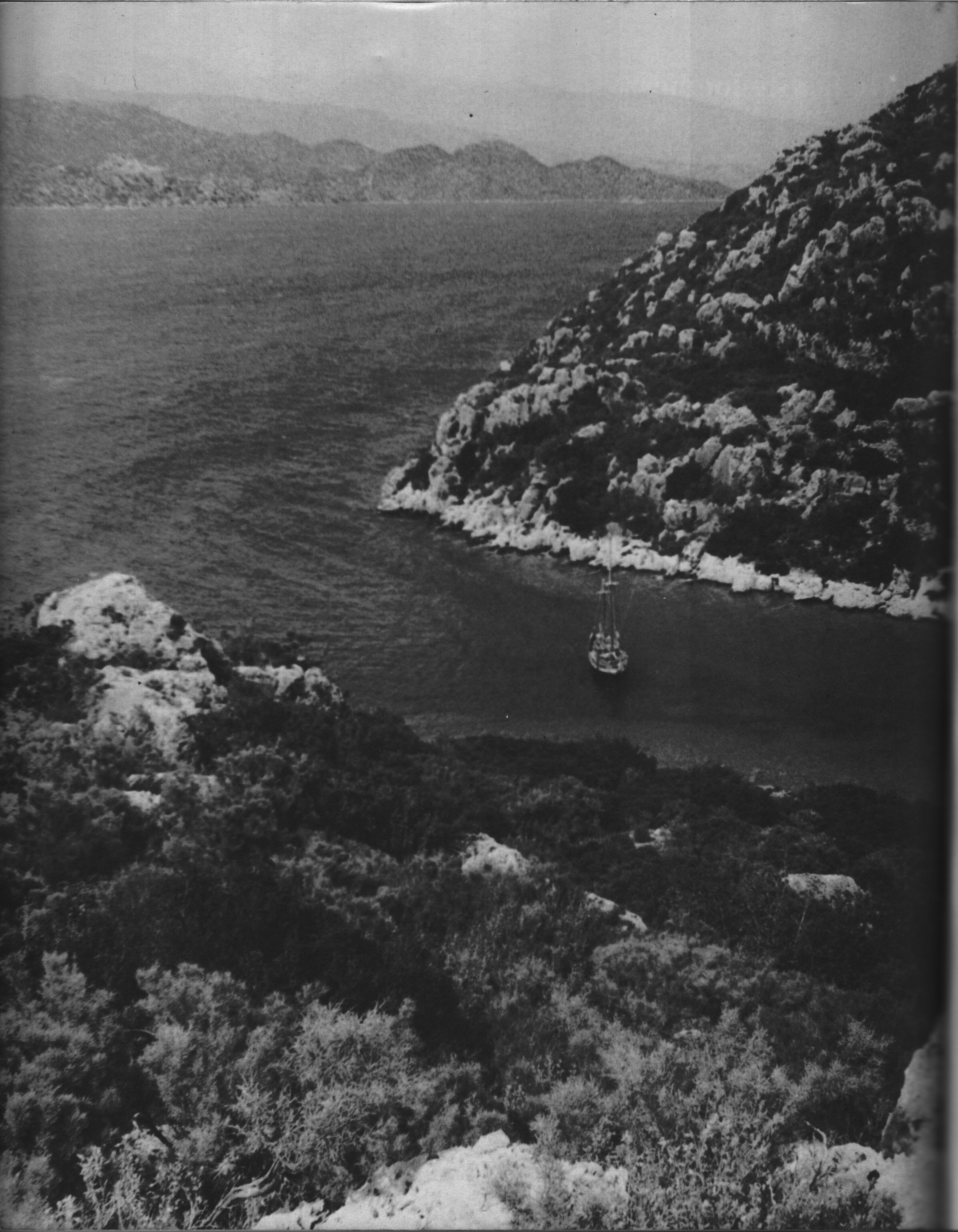


Dan komt de dag van vertrek. We zijn blij de zeilen weer te kunnen hijsen voor de laatste etappe!

De laatste loodjes

We zijn klaar voor het laatste traject; de thuisvaart door de Oude Wereld. Via Cyprus, de Turkse zuidkust komen we in Griekenland. Helaas... de tijd dringt! We moeten de honderden eilandjes in de Egeïsche Zee voorbijvaren, de zomer is reeds begonnen!





Dit is een wereld waar we nog eens terug hopen te keren. Het gaat nu te snel om er volop van te genieten. Onze thuisreis dringt echter als we nog voor het invallen van het najaar in Nederland terug willen zijn!



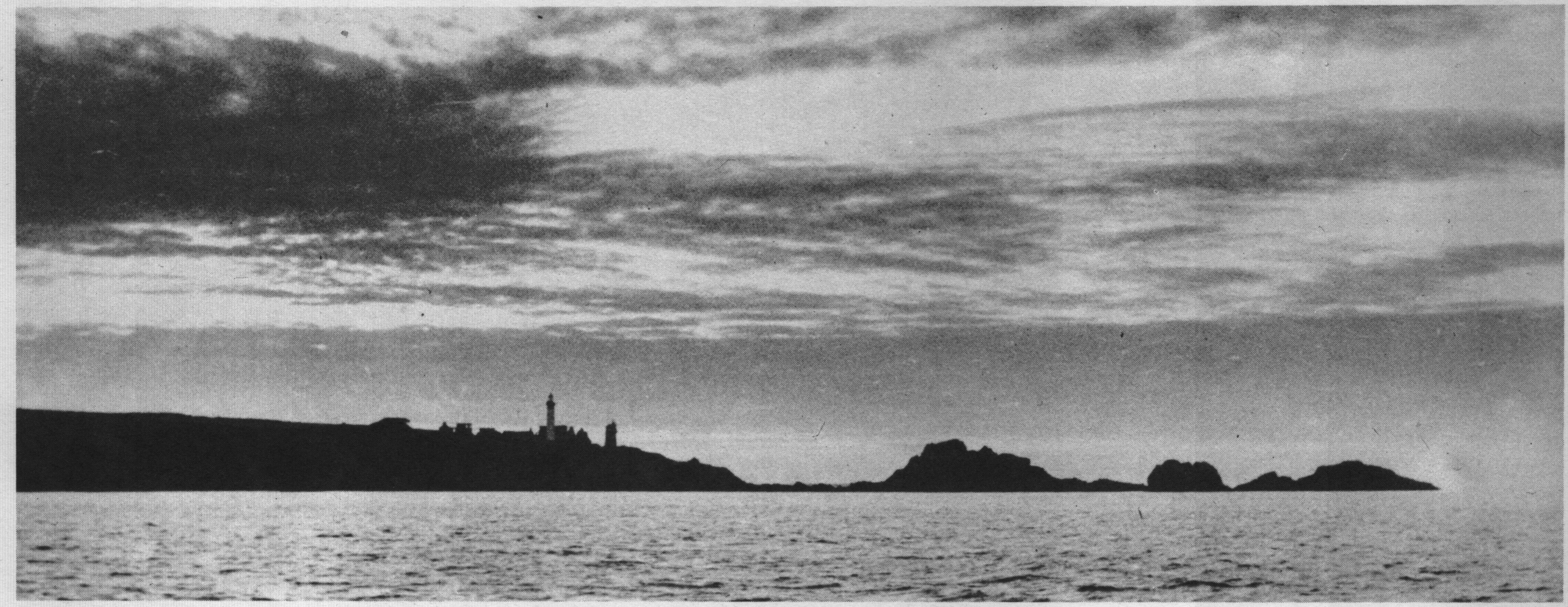


Een ankerplaats in de oude wereld aan de Turkse Zuidkust.

De vissershaven van Cherbourg. De Fransen houden van houten kotters. Zelfs de kleinste scheepjes zijn volgens een vaste vorm gebouwd!

Het wordt september eer we de ingang van het Engelse Kanaal bereiken. Het weer is redelijk, maar de altocumulus bewolking boven de Bretonse kust duidt op de nadering van een nieuwe depressie.

Op 26 september 1974 ligt 'Elizabeth' in de berghaven van Hoek van Holland. Het is een miserabele zomer. Zelfs het laatste rukje naar IJmuiden moet uitgesteld worden: er geldt een waarschuwing voor windkracht 8!





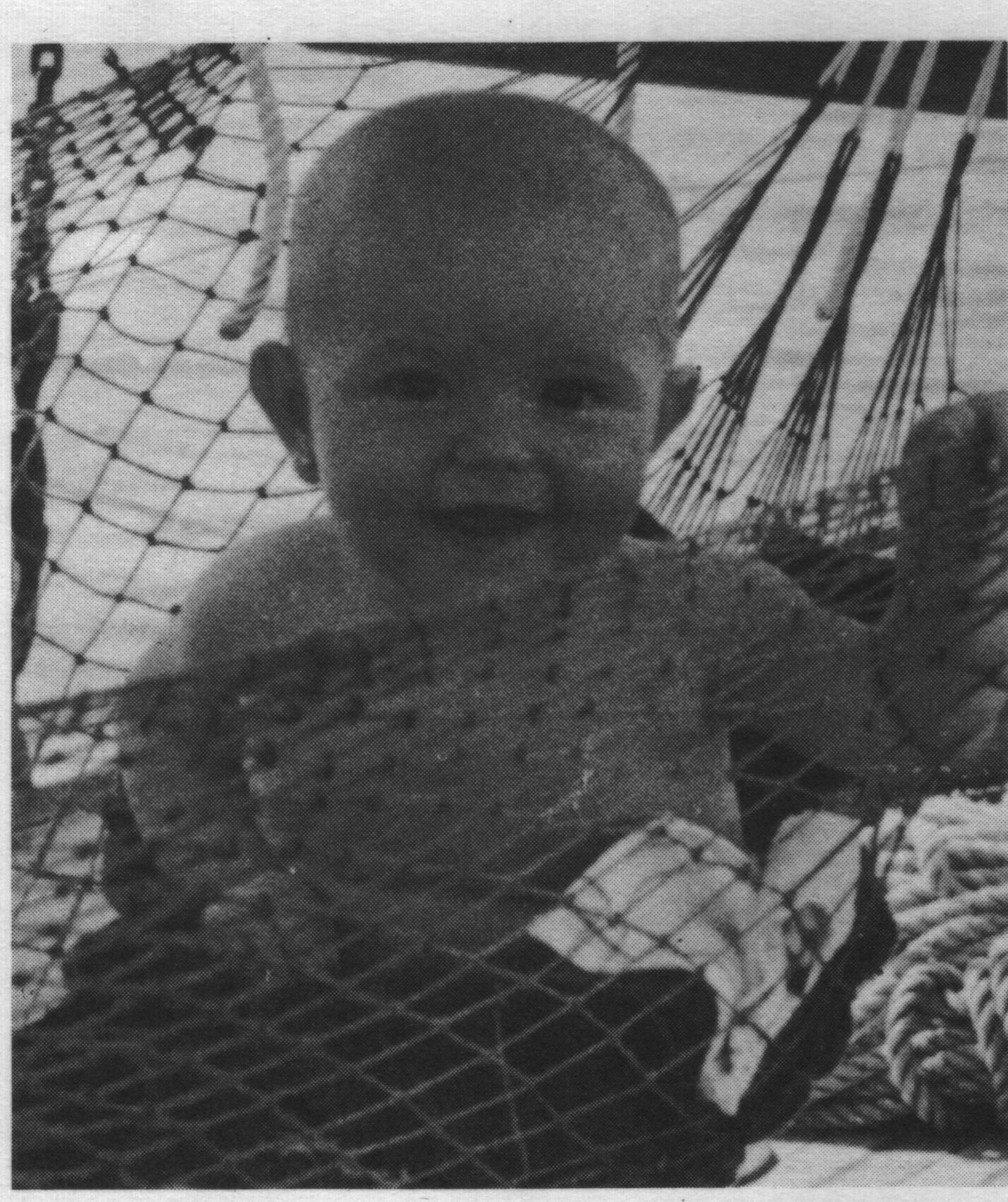
We worden overstroomd door familie, vrienden en de pers, terwijl we nog niet eens in de thuishaven zijn.

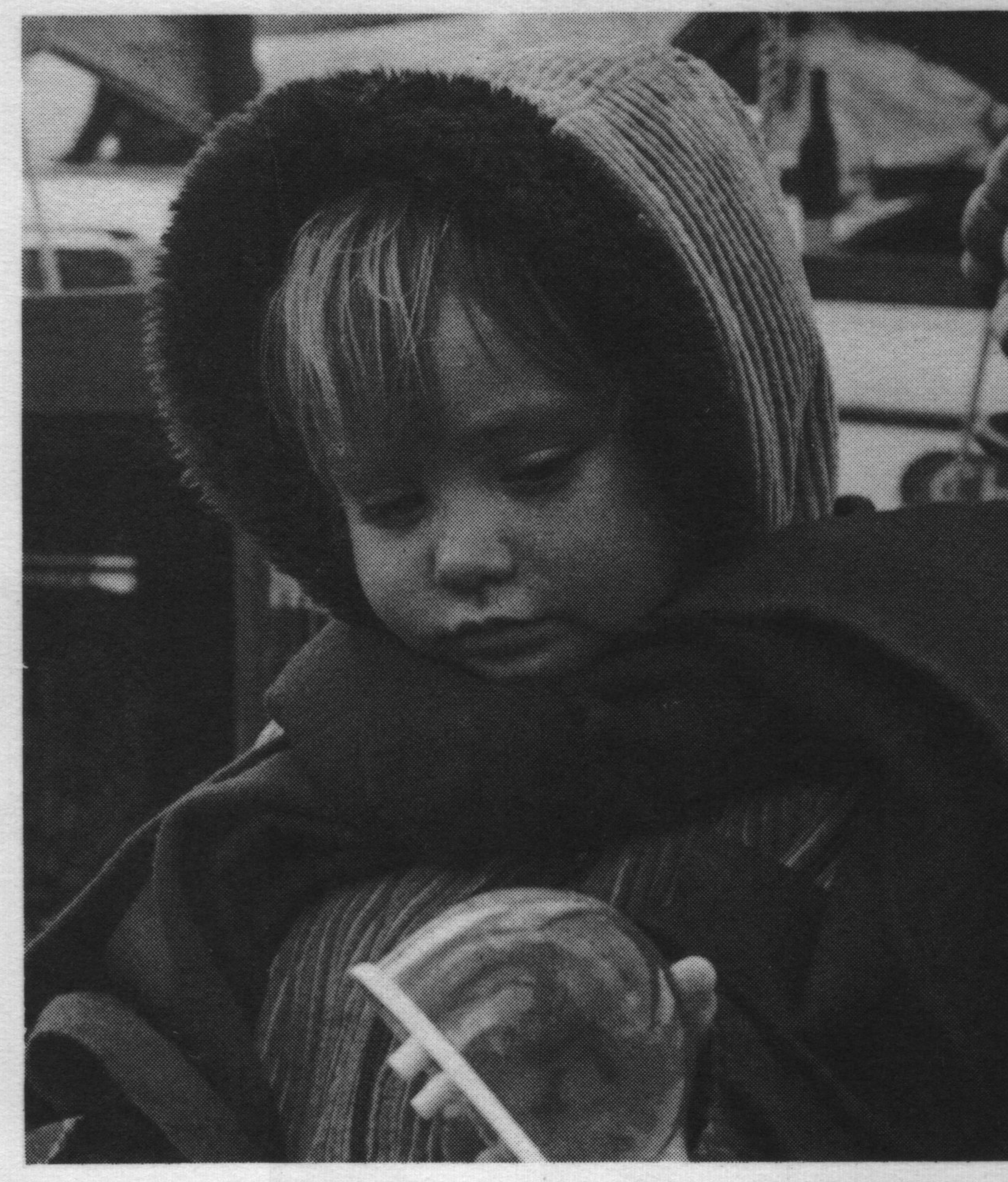


Het is nog een lange weg terug naar Nederland. Via Malta, Sicilië, Sardinië, Ibiza en de Spaanse zuidkust arriveren we in Gibraltar. Dan zijn we weer op bekend terrein. Lissabon, oude vrienden, weer een afscheid en een zware tocht langs de kust van Portugal en Spanje. Weken wachten we in het haventje van Bayona op een gunstige gelegenheid om Biskaje over te steken.

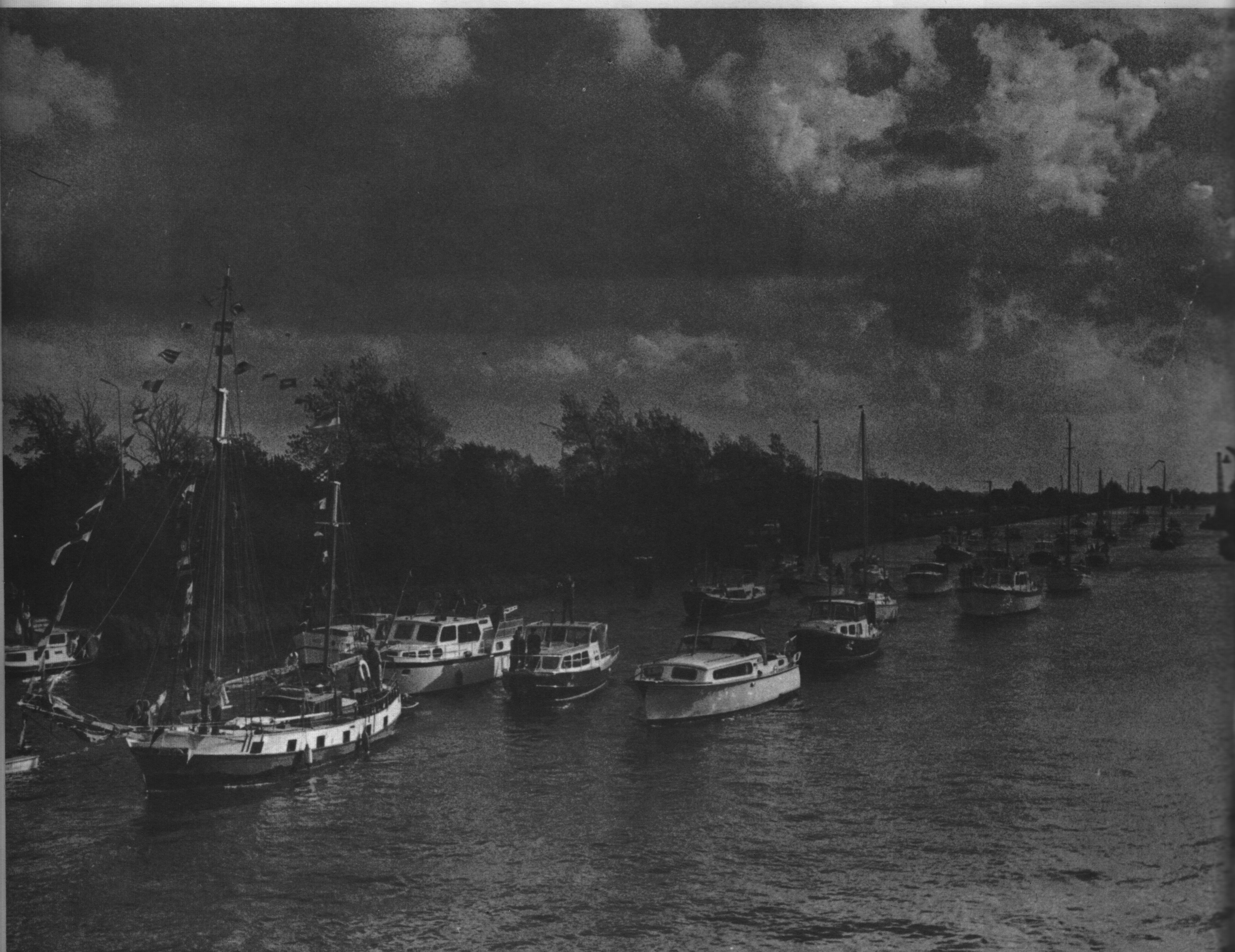
De zomer van 1974 is uitermate slecht! Tussen de depressies door varen we van haven tot haven. Cherbourg, Boulogne, Oostende, reeds oude bekenden. 's Avonds laat op 26 september komen de pieren van IJmuiden in zicht. Dit was het punt van afvaart in 1968; de reis is tot een goed einde gebracht. Er volgt een grandioze ontvangst. We zijn weer thuis na zes jaren.

Drie-en-een-half jaar deelde Katja in dit grote avontuur en het heeft haar geen kwaad gedaan! Wat beteuterd ondergaat zij de drukte van de aankomst. Nederland is voor haar het drukste 'eiland' ter wereld: zoveel mensen heeft ze nog nooit bij elkaar gezien!





De kleine 'Elizabeth' heeft haar grote reis volbracht. Onze wensdroom is in vervulling gegaan en wij kunnen gelukkig zijn met de onvergetelijke herinneringen!



Nawoord

Dit boek is slechts een begin.
Ik tracht hiermee tegemoet te komen aan het euvel van vele reisverhalen; het gebrek aan illustratie.
De foto's en tekeningen hier afgebeeld zijn misschien een gebrekkig afgietsel van onze werkelijke ervaringen, maar kunnen toch iets overdragen van deze onvergetelijke tocht. De mens staat niet meer stil bij een wereldreis per zeilboot. Volgend jaar is men het weer vergeten.
Toch hoop ik dat u, lezer en aanschouwer van dit boek, het onder woorden gebrachte relaas van deze onvergetelijke tocht, zij het wat later, naast dit boek zult willen lezen. Geduld is een schone zaak... Het heeft ons rond de wereld gebracht!



Colophon

We hebben een keuze gemaakt uit de duizenden foto's die Adriaan Hoekmeijer tijdens zijn omzwervingen maakte. Een selectie van vijfhonderd kleurendia's is te bewonderen tijdens een van de vele dia-avonden die de auteur in heel Nederland verzorgt.

Voor enkele foto's heeft de auteur een beroep moeten doen op collega's o.a. ANP-foto, Kees Blokker, S. Rahmani en Eli Sondervan.

Oude foto's van de 'Swastika' werden beschikbaar gesteld door mevrouw Schouten-de Jel-Koch.

Coördinatie: Wim de Bruijn
Omslagontwerp en lay-out:
Chris de Goede
Omslagdia's: voorzijde Adriaan Hoekmeijer
achterzijde: Berry Stokvis
Gezet bij Layout-zetterij Damman B.V., Amsterdam
Litho's: De Boer Cuperus, Utrecht
Gedrukt bij De Boer Cuperus, Utrecht

ISBN 90 228 1139 5

Een reis rond de wereld met je eigen zeilscheepje!
Er zijn ongetwijfeld duizenden die hier van dromen en slechts een enkeling treft de gelukkige omstandigheden die tot de verwezenlijking van zo'n avontuur leiden.
Zes jaar heeft 'Elizabeth' en haar bemanning gewerkt aan dit avontuur, dat zeer zeker geen reis zonder zorgen was!
Ze hebben er dikwijls voor moeten vechten maar dat is het alleszins waard geweest.
De grote wereld en de kleine Elizabeth is een uniek beeldverhaal met ruim honderd foto's waarin we door de lens van Hoekmeijer's camera de tocht als het ware meemaken. Tekeningen en kaarten geven situaties weer die niet op de gevoelige plaat konden worden vastgelegd.





ISBN 90 228 1139 5